SKRZYDLATA POLSKA

NR 10 (661) ● 8.III.1964 R. ● ROK XX/XXXIV ● CENA 2 ZŁ

W numerze:

DUŻO SZCZĘŚCIA KOBIETOM!



NA ZDJĘCIU: STEWARDESSA PLL „LOT" — BOŻENA SROCZYŃSKA.

Foto: M. Kobrzyński



ECHA

KWIATY NA LOTNICZYM PODWÓRKU

MOŻNA z całą pewnością stwierdzić, że kobiety nie pozostawały znów tak bardzo w tyle za tzw. płcią brzydką, jeżeli chodzi o latanie. Kroniki zanotowały, że już w 1784 r., a więc 180 lat temu, pierwsza kobieta — pani Thible odbyła w Lyonie lot balonem. Rzecz jasna, nie sama, a w towarzystwie mężczyzny, niejakiego Fleuranta.

Oczywiście, pierwszym „podróżom napowietrznym" kobiet towarzyszyło publiczne zgorszenie. Uważano to za rzecz niemoralną i... szkodliwą dla słabego i delikatnego organizmu płci pięknej. Wiekowe przesądy nie potrafiły jednak zahamować kobietom dróg do latania. Po balonach przyszła kolej na samoloty, już w pierwszym dziesięcioleciu naszego wieku. W latach dwudziestych coraz więcej kobiet w różnych krajach garnie się do lotnictwa i ustanawia pierwsze samolotowe rekordy świata, aby następnie w latach trzydziestych błysnąć pełnią możliwości wyczynowych w sporcie lotniczym, dalekich rajdach i przelotach oraz lotach wysokościowych.

W latach drugiej wojny światowej kobiety z powodzeniem zajmowały miejsca za sterami samolotów bojowych, transportowych lub pracowały w służbie pomocniczej lotnictwa wojskowego.

Ustrój socjalistyczny stworzył szczególne warunki dla kobiet, wyzwolił ich zdolności i talenty, pozwolił płci pięknej zająć poczesne miejsce we wszystkich dziedzinach życia społecznego, państwowego, gospodarczego i technicznego, a także w lotnictwie. We współczesnym lotnictwie, również w Polsce, nie brak kobiet w różnych zawodach i na wielu różnych stanowiskach. Latają one dziś na szybowcach i samolotach, pracują w biurach konstrukcyjnych i fabrykach, są technikami, inżynierami i konstruktorami, stewardessami i pracowniczkami lotnictwa. Od zeszłego roku mamy już pierwszą kobietę-astronautkę, radziecką pilotkę — Walentynę Tierieszkową-Nikołajewą.

Wśród tej plejady kobiet, które na przestrzeni ostatnich 50 lat są i były lotniczkami, walczyły o zdobycie przestworzy i powietrznych szlaków, nie brakło również Polek. Szczycimy się tym, że już w 1893 r. młoda, ładna i żądna podróży napowietrznej warszawianka Janina Mey wykonała skok spadochronowy z balonu; że w 1911 r. popularna aktorka warszawska Maria Mrozińska uczyła się latać na samolotach; że wreszcie w latach międzywojennego dwudziestolecia mieliśmy grupę zdolnych lotniczek: Wandę Modlibowską, Wandę Olszewską, Danutę Sikorzankę, Jadwigę Węgorzewską, Stefanię Wojtulanis i Marię Younga.

Ale najbardziej dumni jesteśmy z nowego pokolenia lotniczek polskich, wyrosłych i wychowanych w Polsce Ludowej, które przysporzyły naszemu krajowi niemało sportowych sukcesów i sławy. Mamy znakomite szybowniczki i spadochroniarki oraz dzielne pracowniczki w różnych dziedzinach lotnictwa polskiego. Jesteśmy jedynym krajem na świecie, który szczyci się dziesięcioma pilotkami posiadającymi najwyższe diamentowe odznaki szybowcowe (patrz w tym numerze na stronach 4—5). Szczycimy się także urodą i elegancją naszych „gospodyń nieba" — stewardess, które latają na pokładach polskich samolotów komunikacyjnych. Cieszymy się zawsze i szczerze gratulujemy sukcesów w pracy zawodowej wszystkim innym pilotkom i pracowniczkom lotnictwa.

Kochane nasze „Babki", Miłe, Urocze i Uskrzydlone! Wszystkim Wam w dniu Święta — Międzynarodowego Dnia Kobiet — składam tą drogą, w imieniu nas wszystkich — płci brzydkiej, moc serdecznych życzeń: Dużo szczęścia i pomyślności w życiu i pracy, wysokich i dalekich lotów, wyczynów i rekordów. Jesteście dla nas niezwykle lubianymi kwiatkami na naszym lotniczym podwórku.

Ikarus

BOHATERSKI CZYN

mjr. pil.

BOGDANA KOWALKOWSKIEGO



Rozkazem Ministra Obrony Narodowej, Marszałka Polski — Mariana Spychalskiego, za uratowanie siebie i samolotu naddźwiękowego, za bohaterski wyczyn wylądowania na uszkodzonej i palącej się maszynie, awansowany został do stopnia majora, kapitan pilot Bogdan Kowalkowski. We wniosku awansowym czytamy m. in.:

„W czasie wykonywania podejścia do lądowania w nocy na samolocie o szybkości naddźwiękowej, kpt. pil. BOGDAN KOWALKOWSKI stwierdził na wysokości ok. 120 m pożar samolotu i samoczynne wyłączenie się silnika. Mała wysokość lotu i brak ciągu silnika uniemożliwiły lądowanie w granicach lotniska. Opuszczenie samolotu przy pomocy katapulty, z uwagi na gwałtowną utratę wysokości, było niemożliwe. W tej bardzo skomplikowanej sytuacji kpt. Kowalkowski, nie tracąc panowania, zdecydował się na podjęcie jedynej możliwej próby lądowania poza granicami lotniska, bez widoczności ziemi. Dzięki godnym podziwu opanowaniu, rozwadze i umiejętnościom w pilotowaniu pilot uniknął zderzenia z budynkami i gwałtownego zetknięcia się z ziemią, uratował cenny samolot przed całkowitym zniszczeniem i własne życie..."

Z KRAJU

DWUDZIESTEGO lutego br. odbyła się w Poznaniu — z udziałem członka Biura Politycznego KC PZPR, Ministra Obrony Narodowej, Marszałka Polski Mariana Spychalskiego — narada aktywu dowódczego i partyjnego Lotnictwa Operacyjnego, której celem było przedyskutowanie wniosków wynikających z uchwał XIV Plenum dla jednostek LO. W naradzie uczestniczył również wiceminister Obrony Narodowej, Główny Inspektor Szkolenia — gen. broni Zygmunt Duszyński oraz Główny Inspektor Techniki i Planowania — gen. dyw. Marian Graniewski, Dowódca Wojsk OPL — gen. dyw. Czesław Czubryt-Borkowski wraz z przedstawicielami zainteresowanych Instytucji Centralnych MON. Wojewódzki Komitet Partii reprezentował I sekretarz KW — Jan Szydlak. Naradzie przewodniczył Dowódca Lotnictwa Operacyjnego gen. bryg. pil. Franciszek Kamiński.

*

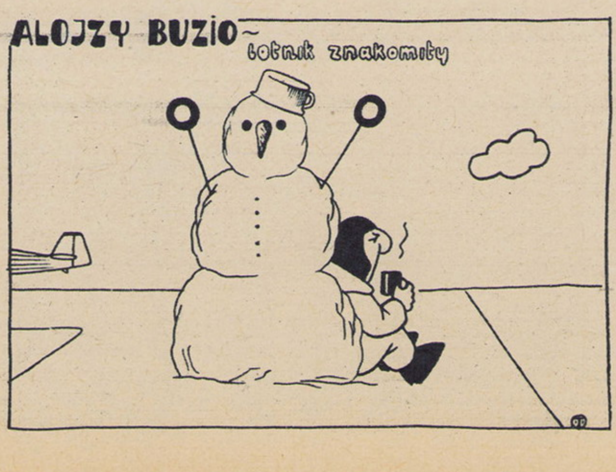
W INSPEKTORACIE Lotnictwa odbyła się narada z udziałem przedstawicieli rodzajów lotnictwa, służb, uczelni, szkół, instytutów i organizacji lotniczych, poświęcona omówieniu konferencji historycznej jaka przygotowywana jest na sierpień br. z okazji XX-lecia Ludowego Lotnictwa Polskiego. Uczestnicy narady omówili plan konferencji i zapoznali się z tematyką referatów i informacji. Sierpniowa konferencja historyczno-lotnicza rozpocznie się zebraniem plenarnym, a następnie obrady odbędą się w 3 sekcjach: operacyjno-szkoleniowej, technicznej i służby zaopatrzenia oraz lotnictwa cywilnego. Przewiduje się także opublikowanie materiałów z obrad konferencji. (k)

*

UKAZAŁ się nr 1 **„Biuletynu Informacyjnego Lotnictwa Cywilnego"**, wydawanego przez Branżowy Ośrodek Informacji Technicznej i Ekonomicznej Lotnictwa Cywilnego przy współudziale zakładowego ośrodka informacji technicznej i ekonomicznej przy PLL LOT. Jest to czasopismo miesięczne — wewnętrzne, nieodpłatne, redagowane przez Jerzego Osińskiego. „BIU-LOT" (taki jest skrót nowego miesięcznika) obejmuje, według informacji redakcji, wszystkie trzy rodzaje działalności wydawniczej ośrodka: express-informacje, przegląd dokumentacyjny (analizy w układzie tematycznym) oraz właściwy biuletyn informacyjny. Będzie on służył głównie lotnictwu transportowemu i podawał przede wszystkim informację mogącą mieć praktyczne zastosowanie w pracy LOT-u. Numer 1 został starannie zredagowany i wydrukowany (na rotaprincie w drukarni LOT-u) oraz posiada estetyczną półsztywną okładkę. Redakcji „BIU-LOT" życzymy pomyślnego rozwoju miesięcznika, a zainteresowanym Czytelnikom podajemy adres tego interesującego i ciekawie redagowanego biuletynu: Warszawa 67, ul. Chałubińskiego 6 (pokój 111), tel. red. 21-14-48 lub MK w. 4121. (k)

*

PILOT samolotowy i szybowcowy Aeroklubu Częstochowskiego, Andrzej Tajchman (złota z dwoma diamentami) został uznany przez Prezydium Miejskiego Komitetu Kultury Fizycznej i Turystyki za jednego z pięciu najlepszych sportowców Częstochowy. Nasze gratulacje.



Z ZAGRANICY

Sport samolotowy

★ **W Europie** zachodniej jest duży popyt na wyroby czechosłowackiego przemysłu lotniczego. Ostatnio sprzedano do NRF kilka sztuk samolotów Z-226. Dwa samoloty Z-326 zakupiła Hiszpania, organizator III mistrzostw świata w akrobacji samolotowej (dwa następne zamierza kupić). Jugosławia zamówiła jeden L-200 D i jeden Aero-145.

★

★ **Tradycyjne** zawody British Lockheed Trophy odbędą się w dniach 9—13 czerwca br. w Coventry.

★

★ **Od** 1 do 5 lipca br. trwać będzie międzynarodowy rajd lotniczy do Baden-Baden (NRF).

★

★ **Mistrzostwa** świata w akrobacji samolotowej odbędą się w dniach 27 sierpnia — 8 września br. w Bilbao (Hiszpania).

Transport i komunikacja

★ **W Karaczi** (Pakistan) podpisana została z Afganistanem umowa regulująca wszelkie interesujące oba kraje sprawy związane z problemami transportu lotniczego. Na podstawie tej umowy pakistańskie towarzystwo lotnicze PIA obsługiwać będzie szlaki łączące Pakistan z Moskwą i Teheranem. Trasa tych szlaków przebiegać będzie przez stolicę Afganistanu — Kabul. Jednocześnie PIA utrzymywać będzie w eksploatacji linię łączącą miasto Peszaur z Kabulem i szlak Kandahar — Quetta. Afgańskie linie lotnicze „Ariana" obsługiwać będą także szlaki Kabul — Peszaur i Kandara — Quetta. Oprócz tego „Ariana" eksploatować będzie biegnącą przez Karaczi trasę Kabul — Bombaj.

★

★ **IATA** podała, że w r. ub. na najbardziej konkurencyjnej trasie lotniczej świata: Europa — USA ruch był bardzo duży. Z komunikacji na tej trasie skorzystało 2 836 432 pasażerów. W r. 1962 Atlantyk przeleciało 2 587 372 pasażerów. W roku ub. samoloty rejsowe przewiozły ponad 2 400 000 osób, reszta przeleciała Atlantyk samolotami specjalnymi. Przez Atlantyk z Europy do USA latają maszyny 19 towarzystw lotniczych.

★

★ **Przelatujący** nad lotniskiem Nairobi (Kenia) ptak dostał się do silnika samolotu odrzutowego „Comet", który rozpoczynał właśnie start z 64 pasażerami na pokładzie. Ptak uszkodził silnik, ale na szczęście fakt ten nie pociągnął za sobą ofiar, gdyż pilot w ostatniej chwili przerwał start i zdołał zatrzymać samolot.

☆

★ **Fachowcy** IATA obliczają, że pasażerowie linii lotniczych wydają rocznie na opłacanie przelotów na całym świecie 2 miliardy dolarów.

★

★ **Stewardessa** egipskich linii lotniczych, 27-letnia Hanaa Abed, wypadła z samolotu „Viscount" lecącego na wysokości ponad 2 500 m. W czasie lotu drzwi jednego z przedziałów pasażerskich nagle się otworzyły, zaś silny prąd powietrza porwał nieszczęśliwą kobietę na zewnątrz samolotu. Władze ZRA badają przyczyny tego dramatycznego wypadku.

★

★ **Uruchomienie** regularnej komunikacji lotniczej Moskwa — Colombo (Cejlon) omawiane jest przez delegację radziecką z władzami cejlońskimi.

★

* **Otwarta** została bezpośrednia linia Moskwa—Algier, z lądowaniem w Belgradzie. Na linii latają Iły-18.

Z ZAGRANICY

★ **W bazie** lotnictwa USA położonej o 30 km od Roswell (Nowy Meksyk) eksplodowała rakieta „Atlas" umieszczona w podziemnej wyrzutni. Wybuch spowodował olbrzymi pożar podsycany wodorowym paliwem rakiety.

★

★ **Badanie** górnych warstw atmosfery i przestrzeni kosmicznej za pomocą naukowych stacji kosmicznych „Elektron-1" i „Elektron-2" odbywa się pomyślnie. Łączność radiowa ze stacjami i odbieranie z nich informacji naukowych przebiega zgodnie z wyznaczonym programem. Według danych telemetrycznych aparatura pokładowa obu stacji funkcjonuje normalnie. Na pokładach stacji utrzymuje się zaplanowana temperatura i ciśnienie.

★

★ **Wysłanie** na Księżyc kolejnej amerykańskiej rakiety „Ranger-7", które miało nastąpić przy końcu lutego br., zostało odłożone na czas nieokreślony. NASA podała, że wysłanie „Rangera-7" zależeć będzie od wyników badań dotyczących niepowodzenia „Rangera-6", który trafił wprawdzie w Księżyc w odległości około 30 km od planowanego miejsca, jednakże nie przesłał na Ziemię zapowiedzianych zdjęć powierzchni satelity Ziemi.

★

★ **Władze** japońskie zwróciły się do rządu USA z prośbą o wprowadzenie na orbitę satelity telekomunikacyjnego, specjalnie przeznaczonego do retransmisji Igrzysk Olimpijskich w Tokio. Japońskie ministerstwo telekomunikacji w swej prośbie nadmieniło, iż powinien to być satelita, który przez dłuższy czas będzie mógł przekazywać z Tokio obrazy telewizyjne na cały świat. Prośba Japonii została uwzględniona i jak podano w USA oficjalnie do wiadomości, satelita taki znajdzie się na orbicie pod koniec czerwca lub na początku lipca br.

★

★ **Armia** argentyńska zamierza wystrzelić z terytorium Antarktydy w Kosmos rakietę typu „Polaris". Odbyć się to ma w sposób wyjątkowo uroczysty, w obecności dowódców armii oraz ministra Spraw Zagranicznych. Według oficjalnych wypowiedzi wystrzelenie pierwszej argentyńskiej rakiety w Kosmos świadczyć ma o wysokiej jakości techniki argentyńskiej oraz „niezaprzeczonych suwerennych prawach Argentyny do całego obszaru Antarktydy, której duża część ciagle jeszcze jest okupowana przez Wielką Brytanię".

Militaria

★ **Na żądanie** departamentu stanu USA, amerykańska ambasada w Sajgonie (Wietnam południowy) przeprowadza dochodzenie w sprawie skargi Kambodży, która czyni USA odpowiedzialnymi za zbombardowanie wioski kambodżańskiej przez wojskowy samolot południowowietnamski.

Różne

★ **Norylsk,** miasto w ZSRR za kręgiem polarnym, otrzyma nowy dopływ energii elektrycznej z oddalonej o 300 km elektrowni. Słupy wysokiego napięcia i inny materiał dostarczą na trasę śmigłowce.

★

★ **Szwajcarskie** zakłady Pilatus zawarły z amerykańskimi zakładami Fairchild umowę o licencyjnej produkcji w USA samolotu Pilatus Porter konstrukcji szwajcarskiej.

★

★ **W czasie** wykładu w wyższej szkole technicznej w Berlinie zachodnim zmarł 17. II. br. na zawał serca zachodnioniemiecki specjalista w dziedzinie badań rakietowych prof. dr Eugen Saenger. W dniu 1 maja 1963 r. prof. Saenger objął w tej uczelni pierwszą niemiecką katedrę techniki lotów kosmicznych.

POLSKA 1964



WSCHOWA. Stare miasto wielkopolskie, którego lokacja pochodzi sprzed 1273 roku. Słynęło już w XIV wieku z wyrobu sukna. Posiada liczne zabytki architektury barokowej. Ciekawostka natury lotniczej: stąd Danuta Zachara rozpoczynała swój przelot docelowo-powrotny (Wschowa — Toruń — Wschowa 415 km), który stał się rekordem świata. Foto: J. Siudecki

ROZMAWIAMY



ze starszym inspektorem Aeroklubu PRL ANTONINĄ BURZYŃSKĄ

PANI Antonina Burzyńska jako starszy inspektor kieruje aktualnie referatem balonowym w Biurze Zarządu Głównego Aeroklubu PRL i praktycznie wraz z Komisją Balonową APRL rozwojem sportu balonowego w Polsce. Stanowisko to objęła w październiku 1958 r po tragicznej śmierci naszego znakomitego pilota balonowego Franciszka Hynka.

— Proszę panią — zwracamy się do p. Burzyńskiej — jaka jest aktualnie sytuacja sportu balonowego w Polsce, czym dysponujemy w tej dziedzinie i jak latamy?

— W tej chwili czynne są cztery sekcje balonowe w aeroklubach: warszawskim, poznańskim, śląskim (Katowice) i w Tarnowie. Mamy cztery balony, w tym dwa o pojemności 2 200 m^3 („Katowice" i „Poznań"), jeden o pojemności 1 200 m^3 („Syrena") i jeden o 600 m^3 („Polonez"). Wszystkie cztery sekcje skupiają 15 pilotów balonowych (w tym 4 instruktorów) i 15 uczniów. No, z lataniem jest różnie. Wydaje mi się jednak, że pomimo ograniczonych warunków latania mamy nienajgorsze rezultaty w porównaniu do zagranicy. W ubiegłym roku nasze balony wykonały 34 starty, wylatały 105 godzin i przeleciały ogółem 1 026 km. W ciągu siedmiu lat, tj. od 1957 r, kiedy reaktywowano działalność baloniarstwa w Polsce, do roku 1963 wykonaliśmy ogółem 172 starty, wylatując 577 godzin. Przeleciano w tym samym okresie 11 899 km. To nie jest oczywiście jakiś wielki rozmach. Zważywszy jednak, że tylko w nielicznych krajach czynnie uprawia się teraz sport balonowy (m. in. w Szwajcarii, Holandii, Francji, NRF i USA) i że obecnie nie lata się zbyt długo i za daleko (przeważnie w rejonie swego kraju), jest to osiągnięcie wcale niemałe.

— O ile wiemy, jest Pani jedyną kobietą w Polsce, która lata na balonach? Czy dużo już Pani wylatała?

— Lotnictwem interesuję się już od młodości, ale na balonach latam od lipca 1959 r. Mam już poza sobą 21 lotów w czasie 58 godzin i przeleciałam 1 107 km. Wszystko to były, oczywiście, loty szkolne. Obecnie mam już za sobą egzamin teoretyczny i praktyczny na pilota balonowego, tylko nie posiadam jeszcze licencji. Najdłużej przebywałam w koszu balonu 6 i pół godziny, najdłuższy przelot miałam na odległości 205 km, a największą osiągniętą wysokość — 3 000 m.

— Co Panią tak pociągnęło do baloniarstwa?

— Wszystko. Jest to najbardziej urzekający sport, najwspanialsza przygoda jaką można przeżyć. Jest coś cudownego w tym, kiedy człowiek „zawieszony" w koszu pomiędzy niebem i ziemią prawie bezszelestnie „płynie" w powietrzu, obcuje blisko z naturą i nigdy nie jest sam. To tzw. życie towarzyskie w koszu (kiedy się leci w gronie 2 — 4 osób) jest szczególnie urocze, pozwala na stałą wymianę wrażeń. Szczególnie cudowne są starty o świcie i loty poranne, kiedy cała przyroda budzi się do życia. Naturalnie największy urok mają wtedy loty na małej wysokości, rzędu 100 — 500 metrów. W lotach wysokich nie doznaje się tak pięknych wrażeń. No, ale to trzeba samemu przeżyć i odczuć.

— A co na to mąż słynny pilot balonowy p. inż. Zbigniew Burzyński? Jesteście państwo chyba jednym z nielicznych małżeństw balonowych?

— Pobraliśmy się dziesięć lat temu. Jesteśmy zawsze niezmordowani, gotowi i pełni zapału dla baloniarstwa. Z utęsknieniem czekamy w zimie na lato, aby móc polatać. Jestem uczennicą męża i mam dużą satysfakcję z tego powodu, że właśnie z nim odbyłam mój pierwszy lot na balonie i że mogłam mu towarzyszyć także w jego setnym locie balonowym.

— Dziękujemy i życzymy Pani i Mężowi dalszej pomyślności w życiu osobistym i — balonowym.

Rozmawiał: **J. R. Kon**



POLSKIE szybownictwo szczyci się licznymi osiągnięciami na skalę światową w zakresie wyczynu, nauki i techniki. Spośród tych osiągnięć na wyróżnienie zasługuje, bez precedensu w dziejach sportu szybowcowego, uzyskanie Diamentowej Odznaki Szybowcowej przez dziesięć naszych pilotek. Dziesięć odznak diamentowych, to marzenie organizacji szybowcowych wielu krajów na obu półkulach. W Polsce takich odznak ma obecnie 107 pilotów. A więc mniej więcej co dziesiąta odznaka diamentowa jest w posiadaniu pilota-kobiety.

Niełatwo było zostać pilotką szybowcową. Na wylatanie setek godzin i uzyskanie doświadczenia należało przeznaczyć wiele czasu. Spędzając wiele godzin samotnie między niebem a ziemią, trzeba było mierzyć się z żywiołem, latając niejednokrotnie w bardzo trudnych warunkach atmosferycznych. A pobyt na lotnisku i oczekiwanie na swoją kolejkę startu? Również odległe przeloty, często nawet o zawiłych i jakby zagadkowych trasach, opóźniały powrót do domu, na uczelnię, na z góry zapowiedziane spotkanie w kawiarni, teatrze lub operze. Czas, nieubłagany stróż ludzkiego życia, odmierzał systematycznie lata. Nazwiska pilotek jaśniały gwiazdą pierwszej wielkości. Jak w rozpędzonym i zaczarowanym kole szczęśliwej młodości, ich rekordy i wyczyny nie straciły swej wartości. Umacniały tylko szybownictwo, które pociągnęło kiedyś dziewczęce serca do wzlotu w przestworza. Jeszcze nie tak dawno znane nam jako niezwykłe panienki-lotniczki, dzisiaj są już prawie wszystkie mężatkami i zatroskanymi mamusiami swoich pociech. Czy przeżyły najromantyczniejszy okres latania szybowcowego? Na pewno nie wszystkie. Większość bowiem naszych diamentowych szybowniczek znajduje się ciągle u szczytu wyczynu sportowego.

Polskie pilotki pozostawiły w szybownictwie jeden z rozdziałów swojej młodości, dziewczęcej i wiośnianej, jakże pięknej i porywającej. Poprzez silną wolę i wytrwałość w osiągnięciu zamierzonego celu, poprzez wiele wyrzeczeń, ograniczanie osobistego życia na korzyść sportu szybowcowego, rozsławiają imię Polski, wpisując na zawsze swoje nazwiska do kart historii szybownictwa światowego.

Poniżej podajemy krótkie sylwetki naszej sławnej kobiecej dziesiątki, według kolejności uzyskania Diamentowej Odznaki Szybowcowej.

WANDA SZEMPLIŃSKA-STUPNICKA

Jako pierwsza w Polsce i druga na świecie zdobyła Diamentową Odznakę Szybowcową (1954). Jej lot w Indii z premierem Nehru na polskim szybowcu dwumiejscowym „Bocian" stał się głośny na świecie, przyczyniając się do wzrostu popularności polskiego szybownictwa. Latać zaczyna w 1948 roku na szybowisku Góra Osona. W latach pięćdziesiątych należy do czołowych sportowców szybowcowych kraju, uzyskuje wysoko notowane miejsca w mistrzostwach Polski i zawodach międzynarodowych, w tym tytuł mistrzyni Polski 1953. Jest wielokrotną rekordzistką krajową i międzynarodową. Kończy Wydział Lotniczy Politechniki Warszawskiej, uzyskując dyplom magistra inżyniera lotniczego. Odznaczona Złotym Medalem „Za wybitne osiągnięcia sportowe", Srebrnym i Złotym Krzyżem Zasługi. Obecnie pracownik naukowy Politechniki Warszawskiej. Mężatka.

PELAGIA MAJEWSKA

Posiadaczka najwyższego odznaczenia w szybownictwie światowym: Medalu Lilienthala (jako druga kobieta na świecie). Pierwsze loty wykonała w Żeńskiej Szkole Szybowcowej Lębork w 1950 roku. Jest autorką dwóch rekordów krajowych i piętnastu międzynarodowych (osiągnięcie niespotykane do tej pory w szybownictwie światowym). Odznakę diamentową zdobyła w 1957 roku. Otrzymała pierwszy w Polsce Medal im. Czesława Tańskiego. Uczestniczyła z powodzeniem w mistrzostwach Polski i w zawodach szybowcowych poza granicami (Włochy i NRD). Trzykrotnie zwyciężyła w Całorocznych Zawodach Szybowcowych „Skrzydlatej Polski" o memoriał Ryszarda Bitnera. Dzięki nieprzeciętnym wyczynom zalicza się do najbardziej popularnych szybowniczek na świecie. Odznaczona Złotym Medalem „Za wybitne Osiągnięcia Sportowe". Mężatka.

WIESŁAWA ŁANECKA

Trzecia z kolei w Polsce posiadaczka Diamentowej Odznaki Szybowcowej (1959). Latać zaczęła w 1951 roku w Żeńskiej Szkole Szybowcowej Lębork. W maju 1957 roku bierze udział w przelocie grupy szybowników warszawskich do Związku Radzieckiego. W locie tym uzyskuje odległość 555 km. Startuje w mistrzostwach Polski. Uczestniczy w obradach VIII Kongresu OSTIV. Pilotka szybowcowa. Kończy Wydział Lotniczy Politechniki Warszawskiej i uzyskuje dyplom magistra inżyniera lotniczego. Pracownik naukowy Politechniki Warszawskiej.

LUCYNA BAJEWSKA

Wielokrotna rekordzistka krajowa i międzynarodowa. Pierwsze loty szybowcowe wykonała w 1947 roku na szybowisku Szelment koło Suwałk. Uczestniczy w mistrzostwach Polski, zdobywając tytuł mistrzyni Polski w roku 1955. W maju 1957 roku bierze udział w przelocie szybowników warszawskich do Związku Radzieckiego. W locie tym uzyskuje odległość 675 km (rekord krajowy). Startuje z powodzeniem w Rumunii. Aktywna szybowniczka wyczynowa. Pilot samolotowy. Diamentową Odznakę Szybowcową uzyskała w 1960 roku. Pracowała jako instruktor szybowcowy. Obecnie przygotowuje się do egzaminu magisterskiego na Politechnice Warszawskiej. Mężatka.

BARBARA MACIĄG

Posiadaczka pierwszej w Polsce i drugiej na świecie Złotej Odznaki Szybowcowej. Zaczęła latać w 1948 roku na szybowisku Góra Osona. Bohaterka przelotu otwartego na odległość 543 km (Związek Radziecki — 1953 rok). Uczestniczka zawodów krajowych i mistrzostw Polski. Rekordzistka krajowa i międzynarodowa. Diamentową odznakę uzyskała w 1961 roku. Pracuje jako nauczycielka. Mężatka

ADELA DANKOWSKA

Jako szósta z kolei w Polsce zdobyła Diamentową Odznakę Szybowcową (1961). Na szybowcach zaczęła latać w Szkole Szybowcowej Lębork w 1954 roku. Uczestniczka mistrzostw Polski oraz rekordzistka krajowa i międzynarodowa. Magister inżynier ekonomista rolny. Obecnie pracuje jako instruktor pilot Centrum Szybowcowego w Lesznie. Mężatka.

MAKSYMILIANA PASZYC

Rekordzistka krajowa i międzynarodowa. Zaczęła latać w 1949 roku w Lęborku. Uczestniczy w zawodach krajowych i mistrzostwach Polski. Bierze udział w wyprawie szybowcowej do Indii. 1960 roku uzyskuje dyplom magistra inżyniera mechanika. Diamentową Odznakę uzyskała w 1961 roku. Pilot samolotowy. Odznaczona Srebrnym Medalem „Za Wybitne Osiągnięcia Sportowe" oraz Srebrnym Krzyżem Zasługi. Pracuje zawodowo jak inżynier technolog. Mężatka.

DANUTA ZACHARA

Uzyskała Diamentową Odznakę Szybowcową jako ósma pilotka naszego kraju (1961). Uczestniczka mistrzostw Polski oraz rekordzistka krajowa i międzynarodowa. Zaczęła latać w 1955 roku w Ligocie. Magister inżynier mechanik. Reprezentantka Klubu Sportowego „Olsza" Kraków w saneczkarstwie, a od 1960 r. członkini Saneczkarskiej Kadry Narodowej. Panna.

HANNA BADURA

Rekordzistka krajowa i międzynarodowa. Pierwsze loty wykonała w 1958 roku w Aeroklubie Bielsko-Bialskim. Pracuje zawodowo jako zawiadowca lotniska. Diamentową Odznakę zdobyła w 1961 roku. Mężatka.

LIDIA PAZIO

Zamyka dziesiątkę diamentowych pilotek. Zaczęła latać w Lęborku w 1951 roku. Zawodowo pracuje jako instruktor-pilot szybowcowy i samolotowy. Rekordzistka krajowa i międzynarodowa — 5 grudnia 1961 roku uzyskała dwa rekordy międzynarodowe na szybowcu dwumiejscowym: wysokość absolutną 8 300 m i przewyższenie 7 240 metrów. Diamentową Odznakę zdobyła w 1962 roku. Mężatka.

Ponadto należy dodać, iż wszystkie wymienione pilotki mają tytuły Mistrzyń Sportu w szybownictwie.

Dumni jesteśmy z osiągnięć naszej dziesiątki, z ich wkładu w rozwój polskiego szybownictwa. Z okazji Międzynarodowego Dnia Kobiet składamy im jak i wszystkim polskim lotniczkom najlepsze życzenia spełnienia się ich marzeń w życiu osobistym, zawodowym i sportowym. (m)

Zdjęcia: B. Koszewski (9) i J. Pomianowski (1)



WANDA SZEMPLIŃSKA
Warszawa

DZIESIĘĆ

ADELA DANKOWSKA
Poznań











PELAGIA MAJEWSKA
Warszawa

WIESŁAWA ŁANECKA
Warszawa

LUCYNA BAJEWSKA
Warszawa

BARBARA MACIĄG
Jelenia Góra

DIAMENTOWYCH PILOTEK

MAKSYMILIANA PASZYC
Wrocław

DANUTA ZACHARA
Kraków

HANNA BADURA
Bielsko-Biała

LIDIA PAZIO
Jelenia Góra













PASAŻERKA DOSKONAŁA

NIE TYLKO DLA KOBIET

KOBIETY można podzielić na trzy kategorie: te, które latają samolotem, te które polecą w przyszłości oraz te, które boją się latać. Przejdźmy raczej od razu do pierwszych dwóch kategorii i z okazji Dnia Kobiet przekażmy im szereg praktycznych wskazówek, które pomogą im stać się p a s a ż e r k a m i   d o s k o n a ł y m i. Rady te oparte są na bogatych doświadczeniach, zebranych przez **Annę Reich** — szefową zamorskich stewardess **Trans World Airlines.**

Już pierwszy problem, który powstaje przed podróżą powietrzną, jest dla wielu przedstawicielek „słabej płci" nie do rozwiązania: co zabrać ze sobą? Znamy przecież takie panie, które nawet na krótkie wczasy przyjeżdżają z dwiema walizami, pełnymi ciuchów (koniecznie „najlepszych"), których nawet połowa nie będzie noszona. A tymczasem cały sekret polega na zorientowaniu się, z jakimi warunkami klimatycznymi należy liczyć się podczas podróży i u jej celu, jakie towarzyskie zobowiązania nas tam czekają — by na tej podstawie wyeliminować wszystkie niepotrzebne szczegóły naszej garderoby, a pozostawić te, które są najpraktyczniejsze. Pamiętajmy: należy wybierać rzeczy wykonane z tkanin nie mnących się (dżerseje, elany, itp.), utrzymane w kolorach neutralnych; ożywiamy je barwnymi, nawet jaskrawymi dodatkami.

Dla tych, które jeszcze nie mogą się zdecydować, przedstawiamy opracowany przez p. Annę uniwersalny zestaw **garderoby,** nadający się do podróży i krótkiego pobytu pod wszelkimi szerokościami geograficznymi i na wszystkie okazje. Mieści się on w jednej walizce i jednej torbie podróżnej (płaszcz wełniany, czarny lub ciemno-szary, zabieramy na siebie):

Składamy płaszcz nieprzemakalny z impregnowanego jedwabiu, ortalionu, albo masy plastycznej z kapturem lub czapeczką z tego samego materiału — 0,50 kg; kostium angielski z dżerseju lub elany, ciemny — 0,90 kg; suknia wełniana — 0,30 kg; 2 spódniczki (jedna zwykła, druga plisowana) — 1,80 kg; 2 swetry (jeden z rękawami, drugi bez) — 0,90 kg; 2 bluzki nylonowe — 0,45 kg; czarna suknia wieczorowa — 0,45 kg; 2 nylonowe koszule nocne — 0,45 kg; 2 biustonosze — 0,40 kg; 3 pary majteczek — 0,45 kg; 2 kombinacje — 0,40 kg; 2 pasy do podwiązek — 0,45 kg; 6 par pończoch — 0,45 kg; kostium kąpielowy z nylonu — 0,90 kg; para pantofli nocnych — 0,20 kg; 4 jedwabne chusteczki — 0,20 kg; 2 pary pantofli (jedna na płaskim, druga na niskim obcasie) — 1,80 kg; para pantofli wieczorowych — 0,45 kg; para pantofelków balowych — 0,40 kg; walizka, torba skórzana, torebka — 1,65 kg; razem — 15 kg.

Ponieważ przepisy lotnicze dają możność przewiezienia bez dopłaty 20 kg bagażu, pozostaje nam jeszcze 5 kg na kosmetyki, podarki i książki.

Na temat k a p e l u s z y zdania na świecie są podzielone. W Paryżu nie należy ich nosić, chyba że się chce wyglądać na turystę; w Rzymie im większy, tym elegantszy; w Londynie widzi się je często; o Nowym Jorku nawet nie wspominam — Amerykanka bez kapelusza czuje się nie ubrana.

Niewątpliwie godny jest polecenia lekki kapelusz na pobyt w klimacie podzwrotnikowym. Jeżeli jednak podczas podróży nosimy go na głowie, a nie w pudle, to weźmy pod uwagę, że jest to przedmiot, najczęściej figurujący w spisach rzeczy zaginionych...

Niewygodne, niedobrane obuwie może popsuć całą przyjemność podróży. A więc: na przelot zakładamy raczej pantofle na niskim obcasie — łatwiej jest w nich nieść bagaż niż w siedmiocentymetrowych szpilkach. Nie wybierajmy na tę okazję pantofli prosto od szewca czy ze sklepu. Nie ułożyły się jeszcze na nodze i będą uwierały, a nawet sprawiały ból, zwłaszcza, jeżeli czyjeś nogi mają tendencję do puchnięcia. Na podróż nadaje się raczej skórzane obuwie ciemne, czarne lub brązowe — mniej się brudzi i łatwiej je czyścić niż białe lub jasne, a jest znacznie odporniejsze na uszkodzenia niż tekstylne. Nie trzeba dodawać, że fason musi być raczej prosty, a nie fantazyjny, z ozdobami, kokardkami oraz guziczkami.

Życie składa się z d r o b i a z g ó w. W kobiecej torbie podróżnej nie powinno zabraknąć takich przedmiotów jak scyzoryk z korkociągiem, mała podróżna apteczka, zestaw przyborów do szycia, skórzany portfel na dokumenty podróżne, długopis, zapalniczka, budzik, składana parasolka, plastykowy wieszak do ubrań, a także ilustrowane przewodniki oraz małe słowniczki w paru językach.

Umiejętność p a k o w a n i a jest wprawdzie sztuką, ale bynajmniej nie czarną magią. Pierwszą regułą jest tutaj układanie wszystkich ciężkich przedmiotów na dnie wa-

lizki oraz spakowanie kosmetyków, lekarstw, przyborów do szycia, do czyszczenia butów itp. w osobnych pudełkach lub plastykowych woreczkach, by w razie potrzeby można je było łatwo wyciągnąć, nie naruszając reszty zawartości. W tym celu rzeczy najczęściej używane kładziemy oczywiście na wierzchu. Do plastykowych toreb pakujemy także swetry, jak również każdą parę obuwia.

Suknie i żakiety składamy ostrożnie i układamy możliwie płasko. Stewardessy znają sposoby zwijania garderoby i wsuwania jej do starych pończoch tak, że bluzki, koszule, a nawet lekkie suknie wyjmuje się nie bardziej pogniecione, niż gdyby leżały płasko ułożone. System godny polecenia, ale wymagający wprawy.

Trzeba pamiętać, że butelki i tuby, podobnie jak pióra wieczne mogą pod wpływem różnicy ciśnień podczas wznoszenia samolotu „eksplodować”, plamiąc wszystko dookoła. Jeśli nie mamy specjalnych szczelnych zakręcanych tub plastykowych, trzymajmy i te przedmioty w osobnych plastykowych torebkach. A w ogóle nie zabierajmy zbyt wiele kosmetyków. Są ciężkie!

Najpraktyczniejszy zestaw naszego bagażu składa się z dużej walizki oraz niewielkiej torby podróżnej. Pamiętajmy, że dwie sztuki bagażu można zawsze przenieść — jeśli nie ma w pobliżu tragarza lub portiera — natomiast z trzecią jest się unieruchomionym, zaś na pomocną męską dłoń nie zawsze można liczyć...

Walizka powinna być wykonana ze skóry (odporna na uszkodzenia, ale ciężka), z materiału (rzeczy mniej się gniotą, ale ona sama łatwo się brudzi), a na Zachodzie wchodzą ostatnio w modę walizki z aluminium lub tzw. fiberglasu (wyjątkowo trwałe, ale drogie). Torba podróżna powinna mieścić się pod fotelem samolotu (standardowa zostawiona tam przestrzeń — 20×50×45 cm).

Bagażem specjalnego rodzaju są w podróży dzieci. Jeżeli zabiebieramy je ze sobą, wybierajmy do przelotów dni w środku tygodnia, kiedy samoloty są zwykle mniej zapełnione. Wskazane są oczywiście raczej loty dzienne, niż nocne. Wybierać należy połączenia bezpośrednie, bez uciążliwych przesiadek.

Starajmy się, by nasze dzieci zachowywały się na pokładzie nie bardziej absorbująco, niż dorośli. Utrzymujmy je na miejscu w czasie posiłków, by nie przeszkadzały stewardessom. Jedzmy posiłek przed dziećmi, by móc im w razie czego pomóc. Nie dawajmy na pokładzie dzieciom zabawek, którymi mogłyby zakłócić spokój innych podróżnych. Ponieważ uszy dziecka są bardziej wrażliwe na zmiany ciśnienia, godna polecenia jest guma do żucia, która zapobiega powstawaniu „głuchnięcia” i kłucia. Na podróż ubierajmy dzieci pod kątem wygody, nie „reprezentacji”.

Jaką fryzurę polecić na podróż? Doświadczenie wskazuje, że najmniej kłopotu jest z włosami krótkimi — nie tak, by nie obramowywały twarzy, ale nie sięgającymi ramion. Miękkie fale tracą podczas podróży najmniej ze swego początkowego wyglądu. Bardzo przydatny jest lakier do włosów: lotniska należy zaliczyć raczej do miejsc wietrznych.

Mimo że podróż powietrzna trwa krótko, wybór odpowiedniego miejsca, ma duże znaczenie. Zapamiętajmy więc: w fotelach położonych nad skrzydłami najmniej rzuca w czasie lotu, natomiast dają one najgorszą widoczność. Zaletami miejsc na samym przodzie lub tyle jest lepsze zwykle zabezpieczenie przed hałasem i znakomita widoczność. Miejsca z przodu można polecić przede wszystkim miłośnikom fotografowania. Uwaga: fotel należy wybierać z tej strony, która w czasie lotu będzie w cieniu. Tylne miejsca położone są zwykle koło szatni i dają możliwość szybszego opuszczenia samolotu po wylądowaniu.

Nie zawsze podróżuje z nami książę Walii lub zgoła Mieczysław Wojnicki, tym niemniej warto przy wejściu na pokład rzucić okiem na współtowarzyszy podróży, by zająć fotel koło kogoś, kto wygląda interesująco. Nie mam na myśli niczego zdrożnego oczywiście, ale przyjemna pogawędka skraca czas.

Podróż samolotem daje możliwości korzystnych zakupów w sklepach wolnocłowych portów lotniczych. Do najczęściej spotykanych tam artykułów należą wyroby alkoholowe i tytoniowe, kosmetyki, zapalniczki, radia tranzystorowe itd.

Abstrahując od wiadomości: co i gdzie należy kupować, które w naszym społeczeństwie krążą, nieustannie z ust do ust jak przysłowiowa „wieść gminna”, dam tutaj kilka praktycznych spostrzeżeń. A więc Rzym słynie z eleganckiego obuwia, tanich sweterków, a także jedwabi i brokatów. Ateny — to futra i skórki. Ze skórzanych wdzianek i tak modnych ostatnio płaszczy słyną Madryt i Barcelona, natomiast skórzane walizki najtańsze są w Kairze. Niemcy zachodnie — to raj fotografów i dla... dzieci — miejscowe zabawki mają światową renomę. Londyn — to oczywiście ubiory sportowe — od płaszczy nieprzemakalnych poprzez swetry do słynnych tweedów na garnitury. O Paryżu mówić nie trzeba: tam kupuje się wszystko.

Ale kupować trzeba mądrze. Mądrze, to znaczy po dokładnym przestudiowaniu przepisów celnych obowiązujących u nas i w kraju, który opuszczamy. W ten sposób można uniknąć nieprzyjemnych niespodzianek. Zasadą jest: deklarację celną wypełniać możliwie drobiazgowo. To zwykle dobrze usposabia celników, a w najgorszym wypadku lepiej jest uiścić cło, niż narazić się na karę, albo co gorsza konfiskatę. Dużo kłopotu zaoszczędzimy sobie, kładąc przedmioty wymienione w deklaracji na wierzchu walizki. Mamy w ten sposób dużą szansę uratowania trudu, który włożyliśmy w jej zapakowanie. Stary trick z nakrywaniem zawartości brudną bielizną znany jest celnikom nawet w państwach nowo powstałych, a jak będziemy wyglądały w oczach współtowarzyszy podróży, kiedy nam wyciągną z walizki całą górę średniej świeżości ciuchów?

I ostatni szczegół: czy podróż powietrzna jest szkodliwa dla zdrowia? Otóż ogólnie biorąc, przeciętnie zdrowa kobieta może latać samolotem do woli. Może to robić jeszcze nawet w ósmym miesiącu ciąży, może to robić z niemowlęciem przy piersi (trzeba mu aplikować nieco więcej płynów; powietrze w hermetycznych kabinach jest suche). Osobom cierpiącym na chorobę powietrzną znakomicie robi „awiomarina”. Zresztą dzisiejsze samoloty odrzutowe albo turbośmigłowe mają spokojny lot, że problem ten na liniach międzynarodowych właściwie nie istnieje. Jedyne przeciwwskazania — to poważniejsze schorzenia oczu, nosa, uszu czy krtani oraz układu krążenia. W razie wątpliwości lepiej zwrócić się do lekarza.

Mam nadzieję, że tych dziesięć wskazówek przyda się w przyszłych (oby jak najczęstszych) podróżach powietrznych.

A zatem: przyjemnego lotu i szczęśliwego lądowania życzy Czytelniczkom

RAJMUNDA

CORAZ szersze kręgi zatacza akcja organizowania Lotniczego Czynu Dwudziestolecia. Sportowcy lotniczy, pracownicy aeroklubów, żywo włączają się do ogólnokrajowej fali zobowiązań dla uczczenia XX-lecia Polski Ludowej.

Dziś publikujemy czyny społeczne i akcje zadeklarowane przez personel Aeroklubu Grudziądzkiego. Już od powstania tego klubu pracownicy jego dawali dowody, że w lotniczej robocie obok kwalifikacji najważniejsze jest serce. Piękna siedziba Aeroklubu Grudziądzkiego — duży hangar z murowaną przybudówką (widoczny niżej na zdjęciu) — powstała w dużej mierze dzięki inicjatywie społecznej. Przy budowie hangaru pracowali wszyscy: mechanicy, instruktorzy, kierownictwo. Zapał ten — świadczą o tym zobowiązania w ramach Lotniczego Czynu Dwudziestolecia — pozostał do dziś.

Jedna tylko nasuwa się uwaga po zapoznaniu się z dotychczasowymi deklaracjami w odpowiedzi na naszą inicjatywę. Stanowczo za mało angażują się piloci. To prawda, że tak zwany martwy sezon nie sprzyja mobilizacji pilotów treningowych i skoczków, niemniej z wiosną liczymy na ich nowe, ciekawe zobowiązania. A na razie prócz „wielkich” zbiorowych deklaracji z aeroklubów chętnie widzielibyśmy zgłoszenia z modelarni, czy kół lotniczych.

Już w trakcie opracowywania tego numeru „Skrzydlatej” otrzymaliśmy szereg zgłoszeń dotyczących Lotniczego Czynu Dwudziestolecia. Nadesłały je aerokluby z Mielca, Włocławka, Krosna oraz Wyczynowa Szkoła Szybowcowa „Żar” i Koło Lotnicze Aeroklubu Opolskiego przy ZUP w Nysie. Tak więc wszystkie miejsca w honorowej pierwszej dziesiątce są już zajęte. Otrzymywane zobowiązania będziemy zamieszczali w kolejności. Czekamy także na pierwsze informacje o realizacji zadeklarowanych prac. Może też lotnicze centra i zakłady naprawcze włączą się do LOTNICZEGO CZYNU DWUDZIESTOLECIA?

(korm)

AEROKLUB GRUDZIĄDZKI na XX-lecie PRL

Włączając się do lotniczego czynu dwudziestolecia, pracownicy Aeroklubu Grudziądzkiego zobowiązują się:

a) urządzić wystawę lotniczą na lotnisku (wrzesień 1964 r.);
b) z okazji 700-lecia Lubawy zorganizować pokazy lotnicze;
c) zorganizować zawody modelarskie (między modelarniami) o puchar Aeroklubu Grudziądzkiego;
d) urządzić pokazy modeli rakiet;
e) zorganizować wycieczkę młodych pilotów na lotnisko wojskowe jednej z jednostek na terenie POW.

W ramach czynów społecznych zadeklarowali **instruktorzy:**

a) wykonanie ograniczników lotniska z wapna (wartość 1 250 zł);
b) wykonanie pomocy naukowych (wartość 800 zł);
c) prace przy budowie drogi do lotniska (wartość 2 400 zł);

Personel techniczny:

a) remont główny ściągarki (wartość 4 200 zł);
b) zbudowanie wózka do akumulatorów (wartość 1 800 zł);
c) komplet pomocy naukowych w formie przekrojów części szybowcowych (wartość 1 600 zł);
d) remont wozu transportowego do szybowców (wartość 4 300 zł);
e) udział przy budowie drogi (wartość 2 000 zł).

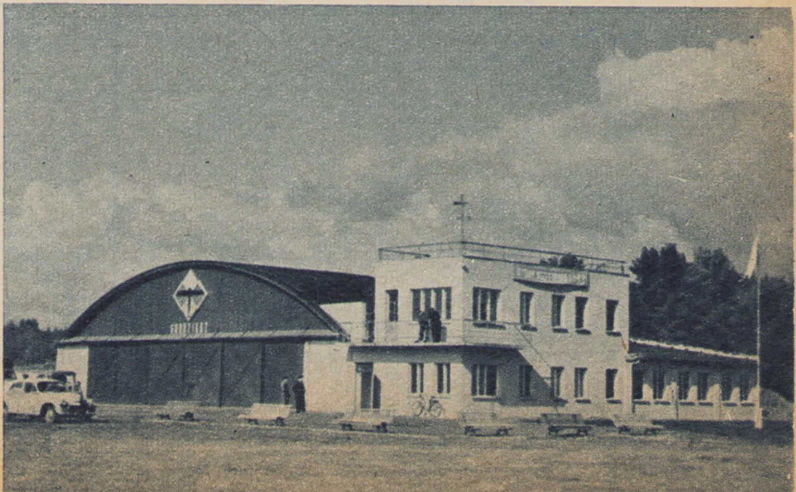
Modelarze:

a) zbudowanie tarczówki do cięcia drzewa (wartość 2 000 zł);
b) wykonanie pomocy naukowych (wartość 300 zł).

Administracja:

a) uporządkowanie trawników, posadzenie kwiatów, pielęgnowanie ich przez sezon oraz ułożenie chodnika z płyt (wartość 3 000 zł);
b) prace przy budowie drogi (wartość 2 000 zł).

Siedziba Aeroklubu Grudziądzkiego w wiosennej krasie.
Foto ze zbiorów A. Gr.



KRONIKA LOTNICZA 1944—1964

Opracował: J. R. KON

1944 rok (c.d.)



Gen. broni F. Połynin

19 września.

● 3 Pułk Lotnictwa Szturmowego atakuje stanowiska ogniowe artylerii niemieckiej na południowowschodnich krańcach Warszawy.

30 października.

● Powstaje Dowództwo Lotnictwa Wojska Polskiego. Dowódcą Sił Lotniczych WP mianowany zostaje gen. F. Połynin.

● 1 mieszana dywizja lotnicza przemianowana zostaje na 4 mieszaną dywizję lotniczą.

● W Lublinie zorganizowano grupę konstrukcyjną Lotniczych Warsztatów Doświadczalnych (LWD).

1945 rok

12 stycznia.

● Początek wielkiej ofensywy Armii Radzieckiej na linii Wisły.

16 stycznia.

● 4 dywizja lotnictwa mieszanego WP wykonała w rejonie Warszawy 399 lotów bojowych.

17 stycznia.

● Wyzwolenie Warszawy.

19 stycznia

● Pierwsza w Warszawie po wyzwoleniu defilada wojskowa 1 i 2 dywizji piechoty WP. Defiladę z powietrza osłaniały grupy samolotów myśliwskich 1 pułku myśliwskiego „Warszawa".

30 stycznia

● 1 armia WP przekracza byłą granicę polsko-niemiecką i rozpoczyna działania na Pomorzu Zachodnim.

14 lutego

● W walkach nad Piłą ginie śmiercią lotnika jeden z wychowawców polskich lotników, radziecki oficer, instruktor 1 plm „Warszawa" kpt. pil. Oleg Matwiejew.

19 lutego

● Grupa samolotów z 3 pułku lotnictwa szturmowego WP atakuje niemieckie zeŚrodkowanie wojsk na stacji kolejowej w Drawsku.

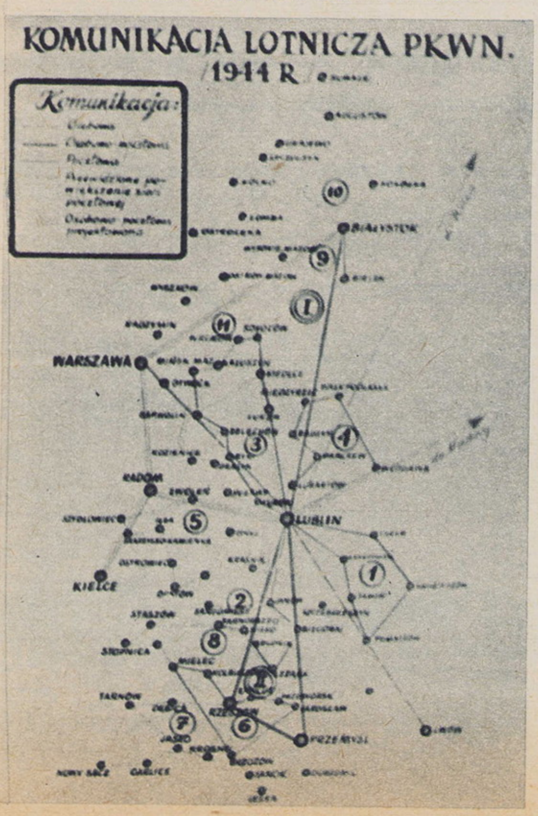
23 lutego

● Koniec walk o Poznań. Udział w nich 4 dywizji artylerii przeciwlotniczej, pododdziałów 7 dywizji piechoty WP i mieszkańców miasta.

6 marca

● Reaktywowanie działalności Polskich Linii Lotniczych LOT.

Komunikacja lotnicza PKWN w 1944 r.



10—18 marca

● Jednostki lotnictwa WP (1 plm „Warszawa" i 3 plsz) biorą udział w walkach o Kołobrzeg: atakują cele w obrębie portu i miasta, zadając wojskom niemieckim dotkliwe straty.

16 marca

● W czasie walk o Kołobrzeg ginie dowódca 1 pułku lotnictwa myśliwskiego „Warszawa", zasłużony wychowawca polskich lotników, radziecki oficer, ppłk pil. Jan Tałdykin.

23 marca

● Rozporządzenie Ministra Komunikacji o utworzeniu przy MK (z dniem 1 kwietnia 1945 r.) pomocniczego przedsiębiorstwa lotniczego pn. Lotnicze Warsztaty Doświadczalne (LWD), dla prowadzenia studiów i prac doświadczalnych nad sprzętem lotniczym.

23—31 marca

● Samoloty jednostek lotnictwa WP (1 plm „Warszawa" i 3 plsz) wykrywają i niszczą hitlerowską wyrzutnię pocisków V-2 na wyspie Chrząszczewo koło Kamienia Pomorskiego.

28 marca

● Prezydium KRN powołuje Główną Komisję Badań Zbrodni Niemieckich w Polsce.

30 marca

● Rozkaz Dowódcy Sił Lotniczych WP o zorganizowaniu redakcji czasopisma pod nazwą „Skrzydlata Polska".

Marzec

● Powstaje Państwowy Instytut Hydrologiczno-Meteorologiczny.

10—20 kwietnia

● 4 dywizja lotnictwa mieszanego WP w walkach o przełamanie obrony niemieckiej nad Odrą.

13 kwietnia

● W Zamościu powstaje techniczna szkoła lotnictwa WP.

21 kwietnia

● Układ o przyjaźni, pomocy wzajemnej i współpracy powojennej między Polską i Związkiem Radzieckim.

25 kwietnia

● Największy wysiłek bojowy lotnictwa polskiego w bitwie o Niemcy: 1 korpus lotnictwa i 4 dywizja lotnictwa mieszanego działając nad Brandenburgią Północną wykonują 408 samolotolotów.

8 maja

● Podpisanie bezwarunkowej kapitulacji wojsk III Rzeszy na lądzie, morzu i w powietrzu.

9 maja

● Orędzie Prezydenta KRN Bolesława Bieruta do narodu polskiego z okazji zwycięskiego zakończenia wojny.

● Rozkaz specjalny Naczelnego Dowódcy Wojska Polskiego z okazji zwycięstwa nad Niemcami.



Zniszczony hangar na lotnisku Pilczyce we Wrocławiu. (Ze zbiorów W. Szczęsnego)

Maj

● Z drukarni w Łodzi wychodzi pierwszy w Polsce Ludowej numer czasopisma lotniczego „Skrzydlata Polska", jako wydawnictwo Głównego Zarządu Polityczno-Wychowawczego Wojska Polskiego. Zeszyt zawiera m. in. reprodukcje odręcznego pisma prezydenta KRN Bolesława Bieruta oraz artykuły: gen. broni St. Popławskiego, gen. bryg. J. Smagi, płk. W. Grosza i płk. A. Romeyko.

● Pierwsze po wojnie loty szybowcowe w Fordonie i na Żarze. (cdn)

Mała
ENCYKLOPEDIA
lotników polskich

JÓZEF ZWIERZYŃSKI

URODZIŁ się dnia 17 lutego 1902 r. w Warszawie. Wykształcenie średnie. W 1922 r. wstąpił do lotnictwa, pracując w pionie technicznym w 18 eskadrze myśliwskiej 1 pułku lotniczego w Warszawie. W 1925 r. zostaje przydzielony do Niższej Szkoły Lotniczej w Bydgoszczy jako uczeń-pilot. Po ukończeniu Wyższej Szkoły Pilotów w Grudziądzu zostaje ponownie przydzielony do 1 pułku lotniczego, gdzie lata w eskadrach: 16 i 12.

W latach 1930—1932 lata w 213 eskadrze nocnych bombowców i z dniem 1.IV.1932 zostaje wytypowany przez kapitana Fr. Żwirkę na instruktora-pilota do Centrum Wyszkolenia Oficerów Lotnictwa w Dęblinie, gdzie szkoli do 1939 r. wiele dziesiątek pilotów.

22 września 1939 r. przekracza granicę węgierską i zostaje internowany w obozie w Jolswie. W listopadzie 1939 r. po zorganizowaniu ucieczki przedostaje się do Francji, do Lyonu. We Francji rozpoczyna latanie na lotnisku Bron koło Lyonu. Lata do kapitulacji Francji, po której przedostaje się do Anglii, gdzie początkowo lata w jednostkach angielskich, a następnie otrzymuje przydział do Szkoły Lotniczej w Hucknall. Tam jako pilot-instruktor szkoli pilotów do końca wojny.

Do kraju wraca w 1946 r. i początkowo pracuje w przedsiębiorstwie budowy linii kablowych. W 1957 r. pracuje w Aeroklubie Warszawskim, a od 1 marca 1958 r. znajduje się na stanowisku zawiadowcy portu lotniczego Gocław, gdzie pozostaje do dnia dzisiejszego.

Jest członkiem Klubu Seniorów Lotnictwa. Odznaczony Krzyżem Zasługi, Medalem za Wojnę, Medalem za Długoletnią Służbę oraz posiada odznaczenia angielskie.

(St. W.)



Józef Zwierzyński

BERNARD KOPICKI

URODZIŁ się 10 marca 1928 roku w Dęblinie. Tamże ukończył szkołę podstawową. W okresie okupacji przebywał w Grudziądzu. W 1942 roku rozpoczął pracę w ogrodnictwie miejskim. Po wyzwoleniu w sierpniu 1945 roku zapisał się do Koła Szybowcowego w Grudziądzu i rozpoczął szkolenie lotnicze. Jednocześnie brał udział w zabezpieczaniu sprzętu lotniczego porzuconego przez okupanta, a także zwożeniu szybowców na lotnisko w Lisich Kątach.

Z końcem 1945 roku rozpoczął pracę w Lisich Kątach w charakterze mechanika lotniczego. W tym czasie uczęszcza do średniej szkoły zawodowej, którą ukończył w 1948 r. Następnie uzupełnił średnie wykształcenie ogólne.

W roku 1946 uzyskał szybowcową kategorię „B", a w r. 1947 — „C". Także w r. 1947 ukończył kurs pilotażu samolotowego w Ligocie Dolnej. W r. 1948 wstąpił do Centralnej Szkoły Instruktorów Szybowcowych w Aleksandrowicach k. Bielska. W maju 1949 otrzymał licencję instruktora. W roku 1950 został wydelegowany do Aeroklubu Łódzkiego, w którym prowadzi szkolenie do końca 1951 roku.

Od roku 1952 wraca do Lisich Kątów i nieprzerwanie do chwili obecnej pracuje w charakterze instruktora lotniczego. Srebrną Odznakę Szybowcową nr 423 zdobył w maju 1950 r. w Łodzi, Złotą nr 55 w maju 1953 r. w Lisich Kątach. Posiada dwa diamenty za przelot docelowy 300 km (1953 r.) i otwarty ponad 500 km (1957 rok) do Pragi.

W roku 1955 był członkiem polskiej ekipy szybowcowej do Chin, gdzie pracował jako instruktor.

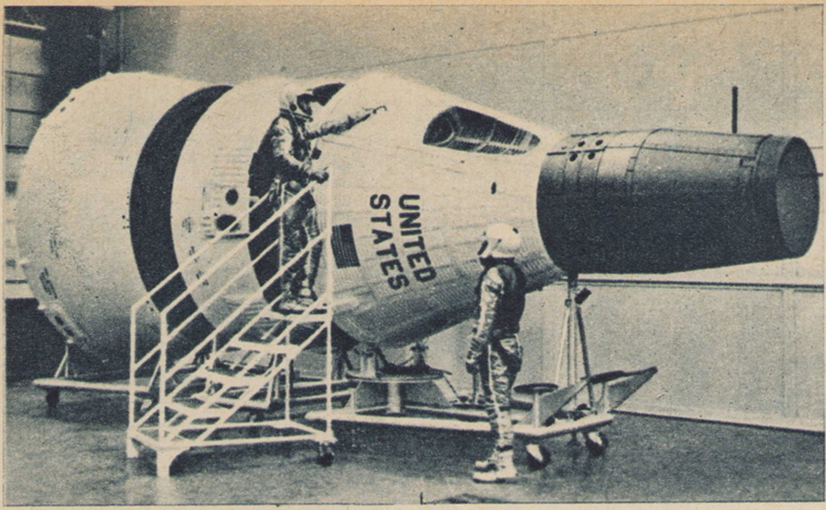


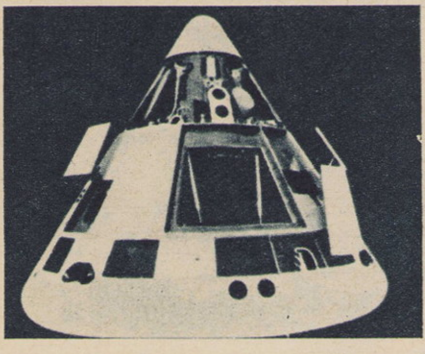
Bernard Kopicki

Odznaczony został przez Radę Państwa ChRL „Medalem Przyjaźni".

Posiada uprawnienia instruktora szybowcowego I klasy. Wylatał 2 360 godzin na samolotach i 1 020 na szybowcach. W roku 1956 odznaczony został Srebrnym Krzyżem Zasługi. Członek PZPR.

(pj)





Makiety amerykańskich pojazdów kosmicznych z załogą. U góry — dwuosobowa kabina „Gemini", u dołu — trzyosobowa kabina „Apollo" (człon główny zawierający urządzenia kierujące i nawigacyjne).

AMERYKAŃSKIE PROJEKTY LOTÓW CZŁOWIEKA NA KSIĘŻYC

(NA RAZIE UZIEMIONE)

„RANGER", „Surveyor", „Mercury", „Gemini" i „Apollo" — to nazwy programów, stanowiących poszczególne etapy w realizacji wysłania przez USA człowieka na Księżyc. Projekty „Ranger" i „Surveyor" przewidują zbadanie Księżyca i jego powierzchni, a także wypróbowanie metod bezpiecznego lądowania. W obu przypadkach są to kapsuły zawierające odpowiedni zestaw przyrządów, za pomocą których można będzie otrzymać szereg danych naukowych odnośnie naturalnego satelity Ziemi. W ramach programu „Ranger" wykonano już 6 prób wysłania pojazdów księżycowych; niestety wszystkie zakończyły się niepomyślnie. Mianowicie: „Ranger-1 i 2" zostały na orbicie Ziemi; „Ranger-3" na skutek nadania mu zbyt dużej prędkości przeszedł w odległości 40 000 km od Księżyca i krąży wokół Słońca; „Ranger-4", mimo że cel osiągnął, to jednak, na skutek zerwania się tuż po starcie łączności radiowej, nie udało się go „posadzić" w sposób zaplanowany i uległ rozbiciu o powierzchnię Księżyca. Start „Ranger'a-5" także był nieudany, a „Ranger-6" rozbił się o powierzchnię Księżyca. Jako rakiety nośne dla pojazdów „Ranger" o masie około 350 kg służyły rakiety „Atlas-Agena".

Początek realizacji projektu „Surveyor" zaplanowano na połowę roku 1964, w momencie uzyskania rakiety nośnej o dużym ciągu, przy czym jako pierwszy stopień zastosowany ma być „Atlas", a jako drugi — rakieta „Centaur" napędzana wodorem i tlenem. Za pomocą pojazdu „Surveyor" ma zostać dostarczona na powierzchnię Księżyca kapsuła z przyrządami, której masa ma wynieść około 340 kg. W skład zestawu aparatury ma wchodzić: kamera telewizyjna do przekazywania obrazów kolorowych, spektrometr, urządzenie wiertnicze do pobrania próbek z warstwy powierzchni Księżyca, spektrometr rentgenowski, gazochromatograf, magnetometr, przyrząd do badania plazmy oraz przyrząd do zbadania ewentualnie istniejącej atmosfery i pomiaru radiacji.

Obok obu wymienionych programów powstaje konieczność przygotowania danych odnośnie reagowania człowieka na warunki lotu kosmicznego. Realizacja tego zadania, a w szczególności zbadanie warunków lotu oraz wpływu lotu kosmicznego i warunków kosmicznych na człowieka, służą programy „Mercury" i „Gemini". Końcem wieńczącym dzieło, ma być realizacja programu „Apollo".

Według programu „Mercury" wykonano 4 loty. Dwa pierwsze z nich składały się z 3 okrążeń wokół Ziemi, trzeci z 6, a ostatni z 22. Miały one głównie na celu: sprawdzenie wpływu warunków lotu na kosmonautów i uzyskanie nowych danych, zwłaszcza odnośnie nawigacji w przyszłych lotach na Księżyc. Właśnie w ramach tego programu latali po orbitach okołoziemskich — w kolejności: D. Glenn na pokładzie „Friendship-7", M. Carpenter na statku „Aurora-7", W. Schirra pojazdem „Sigma-7" oraz G. Copper pojazdem o nazwie „Aight-7".

Następny program — „Gemini", stanowiący dalsze rozwinięcie projektu „Mercury", w szczególności ma służyć do wypróbowania skutecznych metod zbliżania. Kapsuła „Gemini", w której będą się znajdowali dwaj kosmonauci, jest podobna do kapsuły „Mercury", z tym, że jej objętość jest większa o 50%, a masa — trzykrotnie. Kosmiczny pojazd „Gemini" ma posiadać źródło energii i pomocnicze sterowanie o niezbędnej skuteczności, które pozwolą na lot po orbicie okołoziemskiej przy długotrwałości rzędu 1 tygodnia. Tak duża długotrwałość lotu daje możność bardzo dokładnego poznania warunków lotu kosmicznego, a zwłaszcza wpływu stanu nieważkości przez tak długi okres czasu — na załogę; jest to także doskonały trening dla kosmonautów przed ich lotem na Księżyc.

Jako rakieta nośna dla kapsuły „Gemini" ma być zmodyfikowana rakieta „Titan-2". Obiektem do realizacji manewru zbliżenia ma być rakieta „Agena", która będzie wprowadzona na orbitę okołoziemską przy pomocy rakiety „Atlas". Stacje obserwujące na Ziemi, nad którymi przebiegać będzie orbita rakiety „Agena", będą dokładnie mierzyć tę orbitę i podawać rozkazy do niezbędnej korekcji lotu. Następnie określony zostanie dokładny czas startu i kurs kapsuły „Gemini", tak aby orbita kapsuły możliwie dokładnie pokryła się z orbitą rakiety „Agena" i aby oba pojazdy znalazły się jak najbliżej siebie, a to celem zmniejszenia do minimum konieczności korekcji toru lotu i związanego z tym manewrowania. Sterowanie tymi procesami może być realizowane z Ziemi, jak i bezpośrednio przez samych kosmonautów. Początek realizacji tego programu w locie zaplanowano pierwotnie na koniec 1963 r. Termin ten jednak uległ przesunięciu.

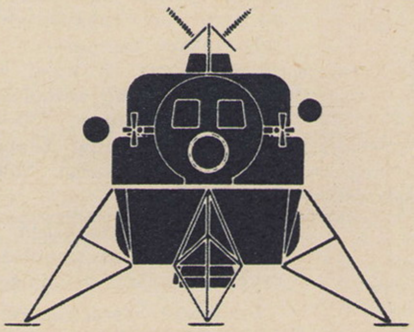
Ostatni, końcowy program, mający sfinalizować lot człowieka na Księżyc, to program „Apollo". Pojazd tego typu ma pomieścić trzyosobową załogę. Ma on być z orbity okołoziemskiej dostarczony na orbitę okołoksiężycową, skąd zostanie zrealizowane lądowanie na Księżycu kapsuły z załogą i następnie powrót jej na statek „Apollo", który będzie oczekiwał na orbicie okołoksiężycowej. Masa całego statku kosmicznego, składającego się z 3 części, ma osiągnąć około 38 ton. Jako rakieta nośna ma być użyta rakieta „Saturn".

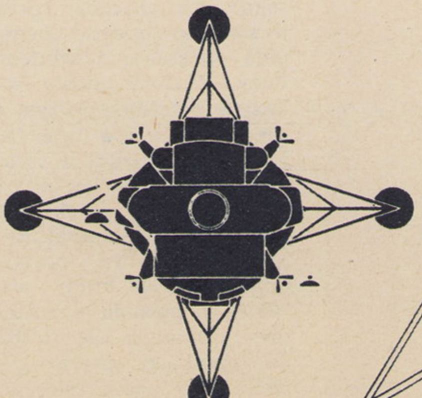
Realizacja w locie tego programu — wg planu — ma się zacząć w 1965 lub 1966 r., co uzależnione jest głównie od zakończenia prac związanych z rakietą nośną, której sumaryczny ciąg ma wynieść 681 ton. Jak podał ostatnio „New York Times", rozpoczęcie realizacji programu „Apollo" ulegnie opóźnieniu o 9 miesięcy, co zdaniem dziennika nie pozwoli Amerykanom osiągnąć Księżyca przed końcem bieżącego dziesięciolecia.

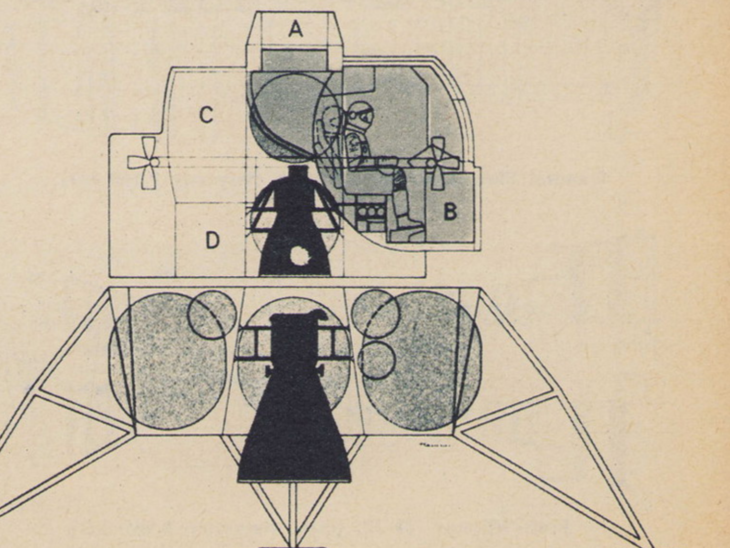
Powodem tego opóźnienia są poważne cięcia budżetowe dokonane niedawno przez Kongres USA. Mianowicie, budżet NASA na rok 1964 został obniżony o niebagatelną sumę 620 milionów dolarów. Jak wynika z zaciekłych, często dramatycznych dyskusji na temat „wyścigu do Księżyca", wśród członków Kongresu USA są coraz liczniejsi zwolennicy zwolnienia tempa prac w tym kierunku, a nawet nawiązania kosmicznej współpracy naukowo-technicznej ze Związkiem Radzieckim. Jak wiadomo z propozycjami tej współpracy wystąpił ZSRR. Pierwsze próby takiej współpracy w Kosmosie mają właśnie obecnie miejsce (wspólne obserwacje sztucznych satelitów, np. „Echo-2").

JP

Projekt części statku „Apollo" — zespołu do lądowania 2 ludzi na Księżycu. Oznaczenia: A — górna śluza powietrzna, B — przednia śluza powietrzna, C — ciśnieniowa komora dla osprzętu elektronicznego, D — pomieszczenie niećiśnieniowe dla narzędzi. Ton jasny oznacza pomieszczenie załogi, średni — zbiorniki paliwa, ciemny — dwa silniki rakietowe. Kubatura kabiny ciśnieniowej wynosi 8,5 m³, powierzchnia okien — około 1 m². Wymiary: wysokość całkowita — 6,25 m, wysokość członu lądującego — 3,16 m.







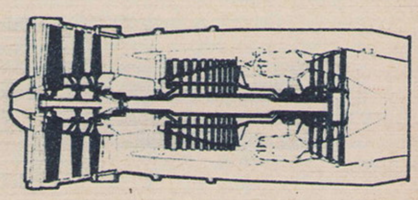
WSPÓŁCZESNE

ODRZUTOWE

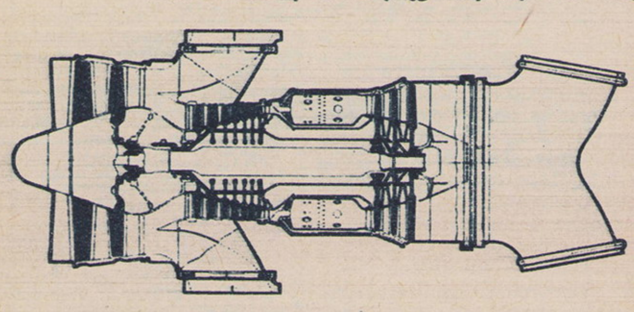
SILNIKI LOTNICZE

Problemy konstrukcyjne

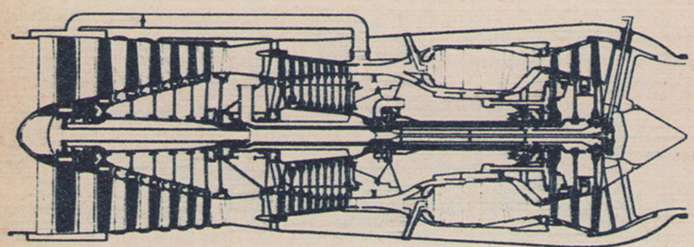
Układy konstrukcyjne kilku typowych, współczesnych, turboodrzutowych silników dwuprzepływowych. Części wirujące silników zostały zaznaczone kolorem czarnym.



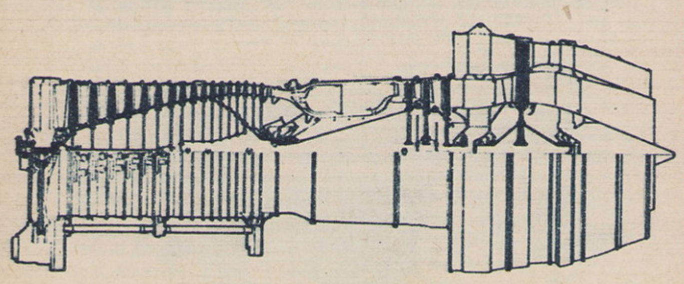
Bristol Siddeley BS-75 (ciąg statyczny 3 425 kG).



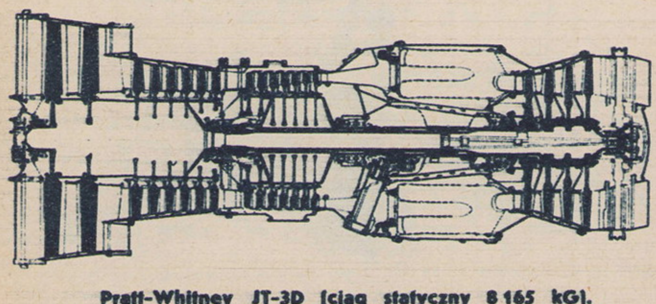
Bristol Siddeley BS-53 „Pegasus" (ciąg statyczny 8 345 kG).



Rolls-Royce „Convay" (ciąg statyczny 9 240 kG).



General Electric CJ-805-23 (ciąg statyczny 7 300 kG).



Pratt-Whitney JT-3D (ciąg statyczny 8 165 kG).

W czasopiśmie radzieckim „Awiacja i Kosmonawtika" ukazał się niedawno artykuł omawiający problemy konstrukcyjne współczesnych silników lotniczych. Zamieszczamy go poniżej w obszernym skrócie.

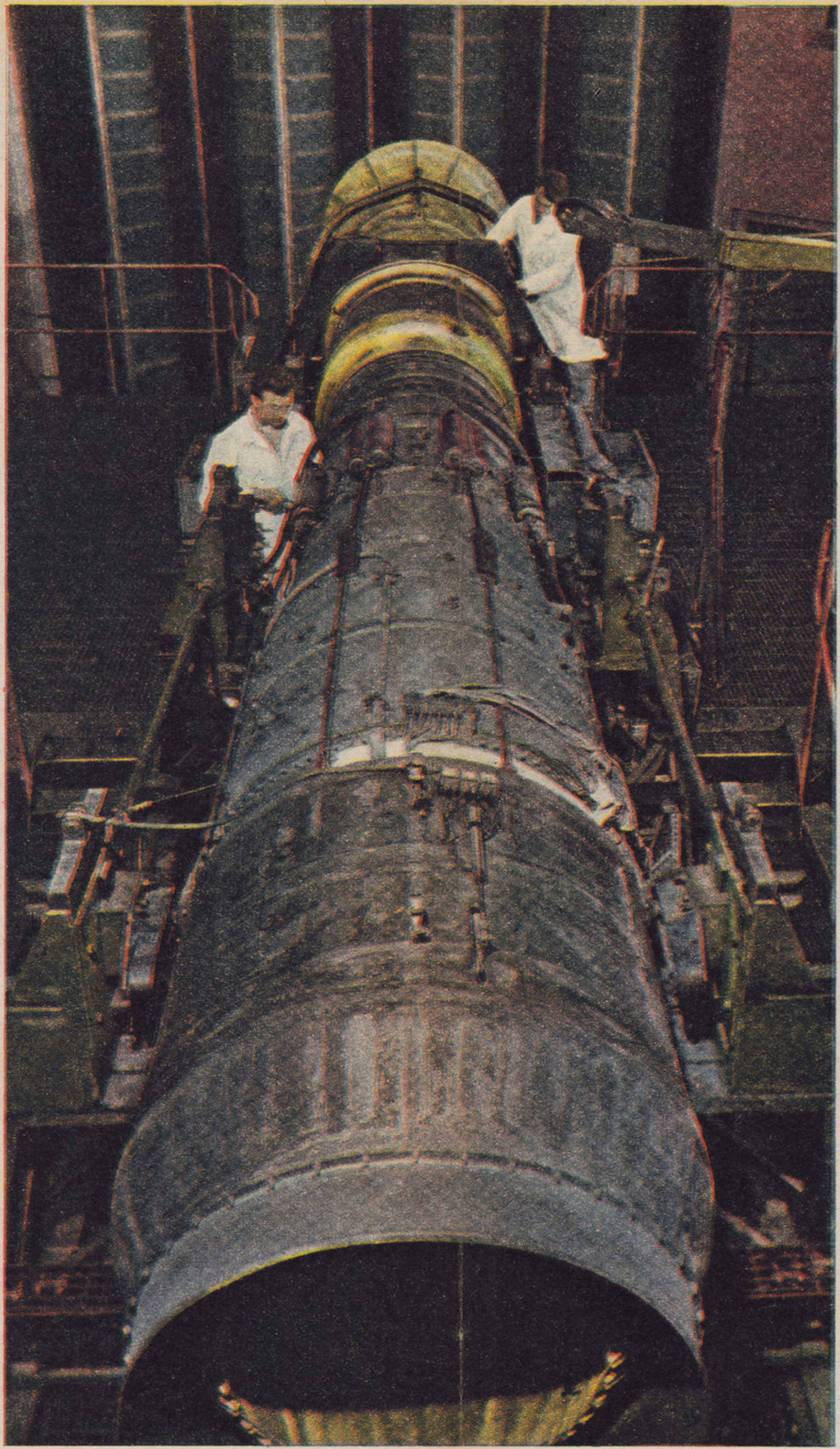
DLA konstruktorów silników turboodrzutowych określenie: wysokości i prędkości lotu — to nie tylko metry lub kilometry nad poziomem morza, metry na sekundę albo kilometry na godzinę, tak jak to pojmują „zwykli" ludzie. Z punktu widzenia konstruktora silników lotniczych prędkość i wysokość lotu, to przede wszystkim ciśnienie i temperatura powietrza przy wlocie do silnika. Zwiększenie bowiem prędkości lotu prowadzi do wzrostu ciśnienia powietrza i temperatury. Przy tym, im większa jest prędkość lotu, tym wzrost ten następuje intensywniej.

W zasadzie, nie jest tak trudno skonstruować nowy silnik dla dowolnej, jednej prędkości lotu, na przykład — 3000 km/h. Jednakże, gdy tylko prędkość zmniejszy się, załóżmy do 1000 km/h, normalna praca tego silnika zostaje naruszona, gdyż sprężarka przestanie dostarczać odpowiedniej ilości powietrza.

A przecież samolot powinien przejść przez cały zakres prędkości od zero do maksymalnej i przez cały zakres temperatur spiętrzanego powietrza. Z kolei, przy lądowaniu prędkość samolotu nie powinna przekraczać 250—300 km/h, a silnik powinien pracować normalnie, tak samo jak i przy 3000 km/h.

Czym charakteryzują się silniki przeznaczone do samolotów latających z dużymi prędkościami?

Ponieważ ciśnienie powietrza w dyszy wlotowej jest na dużych wysokościach znaczne, sprężarka staje się albo zupełnie zbędną lub stopień sprężania powinien być nieduży. Wielostopniowa sprężarka o dużym sprężaniu w tym przypadku nie tylko że nie daje żadnych korzyści, lecz utrudnia stateczną pracę silnika, gdyż w miarę wzrostu prędkości lotu zwiększa się w dużym stopniu temperatura powietrza na wlocie. Na przykład, przy prędkości 3000 km/h wynosi ona 300°C. Z powodu wzrostu temperatury zmniejsza się liczba Macha na łopatkach sprężarki, co doprowadza do pracy sprężarki w zakresach poza obliczeniowych i tym



Angielski silnik turboodrzutowy Bristol Siddeley „Olympus", który w zależności od wersji rozwija ciąg od 7 700 do 15 000 kG (z dopalaczem).

samym do rozbieżności pracy poszczególnych jej stopni. Rozbieżność ta będzie tym większa, im większy jest stopień sprężania. Oto dlaczego dla dużych prędkości lotu wskazany jest wybór niedużego sprężania.

W ten sposób współczesny silnik turboodrzutowy, do samolotów latających z dużymi prędkościami, powinien mieć sprężanie odpowiadające zarówno małym, jak i dużym prędkościom. Samolot wyposażony w taki silnik będzie miał wówczas dobre osiągi. Aby w tych warunkach silnik pracował statecznie należy, w miarę zmiany prędkości lotu, zmieniać albo liczbę obrotów całego silnika, albo jego połowy, to znaczy budować silniki dwuwałowe. Można to również osiągnąć stosując zwrotne elementy kierujące w sprężarce lub przez upust części powietrza ze sprężarki na poza obliczeniowych zakresach pracy.

Wreszcie, z powodu występującego dużego rozprężania się gazów potrzebne są naddźwiękowe dysze odrzutowe i komora dopalacza, zapewniająca osiągnięcie określonego stopnia dopalania przy wszystkich prędkościach lotu.

Zwróćmy jeszcze uwagę na jeden czynnik. Wysoka temperatura powietrza na wlocie zmusiła konstruktorów do zrezygnowania ze stopów aluminium oraz magnezu i zastosowania stali żaroodpornej oraz tytanu. Ponadto trzeba było opracować technologię specjalnej gumy i mas plastycznych odpornych na wysokie temperatury do uszczelniania różnych połączeń, smarów odpornych na wysokie temperatury oraz — odporną instalację paliwową i elektryczną. Przy tym wszystkim należy pamiętać, aby ciężar silnika nie zwiększał się.

Wiele nowych udoskonaleń wprowadzono do układów regulacji pracy współczesnego silnika turboodrzutowego. Obecnie regulacja pracy silnika, stała się bardzo skomplikowana i obejmuje dużą liczbę funkcji, przy czym każda z nich powinna być dobrze zgrana ze zmieniającymi się zakresami pracy silnika. Wykonanie tak wielu czynności przez pilota jest zupełnie niemożliwe.

Oto dlaczego projektując nowe silniki, konstruktorzy dążą do uwolnienia pilota od wielu czynności i wprowadzają urządzenia automatyczne.

Urządzenia te spełniają również i inne zadania, a mianowicie chronią silnik i samolot przed niebezpiecznymi zakresami pracy i warunkami lotu. Do urządzeń tych zaliczamy ograniczniki: maksymalnego zużycia paliwa, ciśnienia, temperatury, prędkości obrotowej wirnika itp.

Nakazany przez pilota zakres pracy silnika, bez względu na zmianę wysokości i prędkości lotu, utrzymywany jest automatycznie (stałe obroty wirnika, temperatura gazów, wydatek sprężarki, prawidłowy stosunek między zużyciem powietrza i paliwa, najlepsze warunki spalania i niezmienność innych parametrów silnika).

Automatyczne systemy do urządzeń napędowych, obliczonych na średnie i duże prędkości lotu, zmieniają położenie ruchomych części regulujących powierzchnię części wlotowej dyszy. Wpływa to dodatnio na warunki pracy chwytu powietrza (i silnika) oraz zapobiega możliwości występowania ujemnych zjawisk.

Już nawet ten krótki przegląd funkcji wykonywanych przez automatyczne urządzenia regulujące pracę silnika świadczy o tym, że są one skomplikowane i różnorodne. Skonstruowanie tak dokładnych i niezawodnych w eksploatacji urządzeń wymaga wiele czasu, środków i dużego wysiłku zespołu konstruktorskiego.

Pewność działania urządzeń automatycznych, jak i całego silnika, jest sprawdzana podczas licznych prób i doświadczeń. Rozpoczynają się one na ziemi, w hamowni.



Chwyt powietrza do silnika w samolocie naddźwiękowym lotnictwa węgierskiego. Foto: „Repüles"

Próby na hamowni trwają niejednokrotnie po kilkaset godzin i dopiero po tym silnik dopuszcza się do nowych, nie mniej skomplikowanych doświadczeń na samolocie.

Duże znaczenie mają próby z dyszą wlotową imitujące start i lot z różnymi prędkościami. Podczas takiej próby sprawdza się zapas stateczności silnika w locie przy silnym zniekształceniu obszaru prędkości na wlocie do sprężarki.

Charakterystyczne są również próby na specjalnych hamowniach wysokościowych, w których pozoruje się warunki lotu. W tym przypadku kontroluje się pracę zarówno całego silnika, jak i jego poszczególnych układów, opracowuje się charakterystyki wysokościowe, prędkościowe i inne.

Coraz bardziej skomplikowana konstrukcja i automatyzacja zespołów napędowych, a także poszerzenie zakresu prób, doprowadziło do znacznego zwiększenia liczby mierzonych parametrów i skomplikowania aparatury pomiarowej. Z kolei wymaga to zwiększenia stopnia automatyzacji podczas prób. Współczesny ośrodek doświadczalny wyposażony jest w dużą liczbę przyrządów samopiszących i rejestrujących wyniki badań. Do opracowania rezultatów badań stosuje się maszyny matematyczne.

Duża skuteczność silników turboodrzutowych w różnych zakresach prędkości i wysokości lotu zapewniła im dominującą rolę we współczesnym lotnictwie. Silniki turboodrzutowe stosowane są na różnych typach samolotów. Nowe, bardziej doskonałe silniki jeszcze w większym stopniu polepszają chrakterystyki samolotów i umożliwiają konstruowanie statków latających, takich jak hiperdźwiękowe i naddźwiękowe samoloty komunikacyjne.

Przy hiperdźwiękowych prędkościach lotu (ponad 5—6 tysięcy km/h) zwiększenie ciśnienia na skutek hamowania strumienia w dyszy wlotowej jest tak duże, że zupełnie odpada problem stosowania sprężarek i silnik odrzutowy staje się silnikiem strumieniowym bez sprężarki. Jest to bardzo wygodne z punktu widzenia zapewnienia prawidłowej pracy zespołu napędowego przy wysokich temperaturach spiętrzonego powietrza, przekraczających 1000°C.

Jednakże konieczność zapewnienia dużego ciągu silnika zarówno podczas startu (jak i lądowania) samolotu doprowadzi prawdopodobnie do powstania silników kombinowanych, wyposażonych w turbinę i sprężarkę oraz w komorę przelotową.

Nowym poważnym problemem będzie dysocjacja produktów spalania przy wysokich temperaturach powietrza na wlocie do silnika. Ten proces wymaga bardziej dokładnego zbadania. Należy bowiem rozwiązać poważny problem w zakresie określenia granicy stosowania przyjętych obecnie sposobów spalania paliwa w okołodźwiękowych strumieniach gazowych, a także prędkości, przy których należy przechodzić na hiperdźwiękowe silniki przelotowe ze spalaniem paliwa w strumieniu naddźwiękowym.

Dużą rolę przy konstruowaniu takich silników będą odgrywały materiały żaroodporne, nowe paliwa, systemy chłodzenia itd.

Obecnie zostały już skonstruowane szybkie samoloty pasażerskie. W następnej kolejności powstaną samoloty naddźwiękowe. Osiągając prędkość 2—3 tysięcy km/h samolot pokona odległość między Moskwą i Władywostokiem dwukrotnie lub trzykrotnie szybciej, niż na przykład Tu—114 lub Ił—62.

Silniki naddźwiękowe samolotów komunikacyjnych muszą odpowiadać szczególnym wymaganiom. Powinny one być bardzo ekonomiczne zarówno na maksymalnej, jak i przy poddźwiękowej prędkości lotu i powinny mieć dużą żywotność. Ponadto należy zmniejszyć ich hałas.

Bez obawy można stwierdzić, że wszystkie te trudności zostaną pokonane. Będzie to nowym bodźcem do dalszego rozwoju lotnictwa w dziedzinie opanowania dużych prędkości i wysokości lotu.

Ppłk. JÓZEF KOPACZ

Największy odrzutowiec pasażerski świata, radziecki czterosilnikowy samolot Ił-62 na rozbiegu.



Wycinanki

Ciężki jest los piszącego, szczególnie, gdy sam sobie piwa nawarzy. Parę tygodni temu nieco krytycznie spojrzałem na niektóre publikacje i oto dziś „lizać muszę rany", jakby powiedział pan Zagłoba, po pojedynku, jaki stoczyłem z osobami zainteresowanymi krytykowanymi pozycjami. Całe szczęście, że obrażeni nie wybrali pistoletów lub szabel, bo zginąłbym marnie, a sięgnęli po pióra, które choć tną nieraz mocno, to jednak rany po nich zabliźniają się dość szybko. Nie pojedynkowałem się jedynie z redaktorem Stefanem Smolisem z „Modelarza" LOK-u po prostu dlatego, że obaj mamy jeszcze poczucie humoru i cenimy eleganckie gesty. Na wizytówce, którą łaskawie otrzymałem z Redakcji, przeczytałem, że — „Redakcja Czasopism Modelarskich LOK dziękuje bardzo za cenne informacje o „Małym Modelarzu". Ze względu na oszczędność papieru w numerze 11/63 zamieściliśmy wkładkę z rysunkiem zestawieniowym ISKRY, nie chcąc rozszerzać objętości do 8 stron. Przypuszczamy, że do rąk Waszych nie trafił egzemplarz z taką wkładką. Aby wyrównać stratę, przesyłamy w załączeniu kompletny numer „Małego Modelarza".

Tak oto wybronił się „Mały Modelarz", gdyż rzeczywiście otrzymałem komplet, w którym już jest piękny rysunek zestawieniowy. Nie wiem tylko ile osób takiej wkładki nie otrzymało — to już sprawa tak zwanej dystrybucji — i redakcji za to winić nie wolno. Dla wyczerpania tematu trzeba podać że choć z opóźnieniem, wspomniana Redakcja wykonała plan roczny w 1963 r. publikując 12 numerów (ostatni jest wycinanką śmigłowca Ka-18), podczas gdy w roku 1962 wydano zaledwie 9 numerów. Jednym słowem gratulacje, a nie słowa krytyki należą się dzielnej redakcji.

Trudno jednak temat wyczerpać, jeśli chodzi o wycinanki, bo oto w ostatnich dniach ukazały się dwa modele: polskiego śmigłowca ŻUK i jakiegoś samolotu wojskowego z polskimi znakami; trochę to przypomina „Spad-a" z lat 20-tych, ale można się mylić. Całość dość porządnie wydrukowana na grubym kartonie (a tu „Mały Modelarz" narzeka i oszczędza karton) i sprzedawana w cenie 3 zł. Pomysł na pewno dobry i nakład 25 tys. egzemplarzy. Szkoda wielka, że druk anonimowy. Ani na nim autora, ani wydawcy, bo literek „ChZG" nie potrafię rozszyfrować. Nie ma także bliższej informacji o danym statku powietrznym. „Mały Modelarz" ma więc obecnie groźnego „konkurenta" w konspiracyjnej firmie, która wydaje oprócz tego, warto wiedzieć — statki, samochody oraz modele różnych zabudowań. Arkusiki z wycinankami można nabyć w każdym sklepie papierniczym i na pewno spełniałyby doskonale pożyteczną rolę, gdyby tylko podano na nich o jakie modele chodzi. Anonimy na ogół nie budzą zaufania.

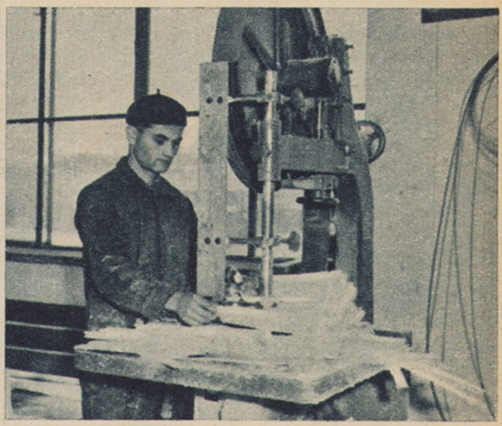
Ciekawy jest fakt popularności kartonowych wycinanek lotniczych mimo istnienia znacznie wyższej klasy modeli z tworzyw sztucznych (np. ostatnio sprzedawany w CSH olbrzym Tu-114 za 60 zł). Kiedyś prorokowałem zupełne zastąpienie kartonu plastykami. Tymczasem okazuje się, że przy obecnych kosztach produkcji przewagę ma w dalszym ciągu wycinanka. I to nie tylko u nas: z prasy zachodniej można dowiedzieć się o publikacjach podobnych wycinanek nawet w USA i NRF.

Oprócz wymienionych wyżej wydawnictw, u nas działających, sporadycznie ukazują się wycinanki pod firmą MON-u. Ostatnio ukazał się tutaj interesujący model radzieckiej łodzi latającej M-10 i francuskiej „Caravelle". Opracowanie modeli na najwyższym poziomie, co z przyjemnością trzeba podkreślić.

Na marginesie warto zaznaczyć, że przydałby się już jakiś katalog — spis wycinanek dotąd wydanych, co na pewno jest w stanie zrobić jedno z zainteresowanych wydawnictw, a co ułatwiłoby orientację Czytelnikom i umożliwiło zestawienie pełnej bibliografii dorobku wydawniczo-modelarskiego w dwudziestoleciu PRL.

P. E.

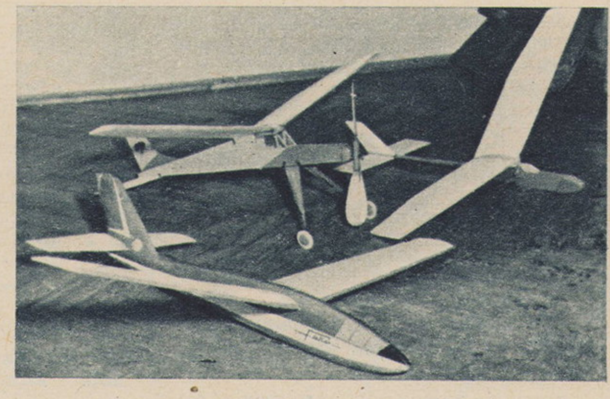




W FABRYCE MAŁYCH SAMOLOTÓW







W Lotniczych Zakładach Naprawczych APRL w Krośnie od dłuższego czasu produkowane są zestawy do budowy modeli z piankowego tworzywa sztucznego, zwanego styropianem. Nasz fotoreportaż przedstawia fragmenty przygotowania styropianu w odpowiednich formach, ogrzewanie w kąpieli wodnej, cięcie deseczek z wielkich bloków i w końcu pakowanie prefabrykatów. Jak przedstawiają się gotowe modele, widzimy na zdjęciu z lewej. Przypomnieć warto, że zestawy tych modeli nabyć można w każdej budce „Ruchu".
Foto: BERNARD KOSZEWSKI

Jak trafić do modelarni APRL

Wydział Modelarstwa APRL i redakcja nasza otrzymują szereg listów z prośbą o wskazanie najbliższej modelarni lotniczej aeroklubu, bądź o przysłanie za zaliczeniem materiałów, planów itp. Wyjaśniamy, że Aeroklub PRL nie prowadzi detalicznej sprzedaży materiałów, które zainteresowani mogą otrzymać albo zapisując się do modelarni terenowej, albo w sklepach Centralnej Składnicy Harcerskiej i częściowo w kioskach „Ruchu". Ze względu na szczupłość personelu Wydział Modelarstwa nie jest w stanie odpowiadać indywidualnie na wszystkie listy, dlatego rozpoczynamy obecnie cykl informacji o modelarniach lotniczych na terenie działalności poszczególnych aeroklubów. Wszelkich porad fachowych (również modelarzom nie zrzeszonym) udzielają Ośrodki Modelarstwa Aeroklubów.

AEROKLUB BIAŁOSTOCKI

Siedziba aeroklubu: Białystok, lotnisko, Krywlany. Kierownik Sekcji Modelarstwa: Lesław Pawłowski. Ośrodek Modelarstwa Aeroklubu: Białystok, ul. Mazowiecka 33, prowadzony przez instruktorów Wł. Daniszewskiego i A. Gregorczyka. Modelarnie lotnicze Aeroklubu Białostockiego.

Na terenie miasta:

1. przy Technikum Mechanicznym, Szosa Żółtkowska,
2. przy Ośrodku Dziecięcym Wojew. Domu Kultury, ul. Malmeda 10,
3. przy Szkole Podstawowej Nr 13, ul. Fabryczna 10,
4. przy Szkole Podstawowej Nr 23, Al. 1 Maja,
5. przy Szkole Podstawowej Nr 1, ul. Akademicka 1,
6. przy Technikum Budowlano-Drogowym, ul. Dobra 1.

Na terenie województwa:

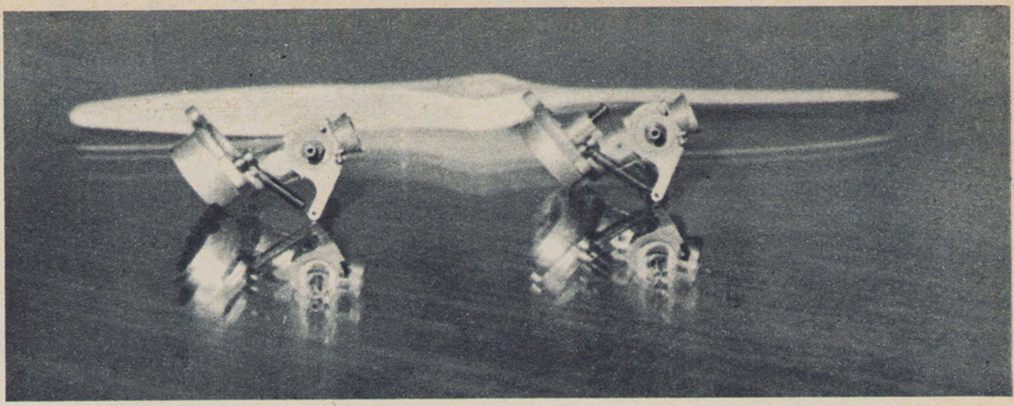
1. Modelarnia Aeroklubu w Grajewie, ul. Augustowska 4,
2. przy Szkole Podstawowej w Zabielu, pow. Kolno,
3. Modelarnia Aeroklubu w Suwałkach,
4. przy Szkole Podstawowej Nr 2 w Bielsku Podlaskim, ul. Kościuszki,
5. przy Szkole Podstawowej Nr 5 w Ełku-Szybie,
6. przy Domu Kultury Dzieci i Młodzieży w Suwałkach, ul. Kościuszki 66,
7. przy Domu Kultury Dzieci i Młodzieży w Ełku,
8. przy Szkole Podstawowej Nr 3 w Augustowie, ul. Związków Zawodowych,
9. przy Szkole Podstawowej w Nurcu-Stacji, pow. Siemiatycze,
10. przy Liceum Ogólnokształcącym w Knyszynie,
11. przy Szkole Podstawowej w Żarnowie, pow. Augustów,
12. Przy Szkole Podstawowej w Zabłudowie pow. Białystok, ul. Mickiewicza 20,
13. przy Szkole Podstawowej w Olmontach, pow. Białystok,
14. przy Szkole Podstawowej w Sokółce,
15. przy Szkole Podstawowej w Czarnej Wsi — Osiedle,
16. przy Komendzie Hufca ZHP w Sejnach, ul. 1 Maja 19,
17. przy Państwowym Domu Dziecka w Suwałkach, ul. Świerczewskiego 74,
18. przy Szkole Podstawowej w Dojlidach Górnych, pow. Białystok.

DALSZY CIĄG NASTĄPI

Silniki modelarskie
ZEISS - JENA

Dokończenie z „SP” Nr 8 i 9/1964

Inż. JANUSZ WOJCIECHOWSKI



Wymienne regulatory obrotów do silników JENA 2 i 2,5. Z lewej — do silników z zaworem sprężystym (MDr), z prawej — do silników z przepustnicą obrotową (DDr) oraz na tylnym planie — śmigło niełamliwe. Ciężar regulatora wraz z gaźnikiem i tylną pokrywą karteru — 22 do 23 G.
Foto: P. E.

JENA 2,5 DN

Obroty na minutę	Moc w KM	Moment obrotowy w dkGcm
8 000	0,19	170
9 000	0,21	167
10 000	0,222	163
11 000	0,24	159
12 000	0,25	151
13 000	0,263	148
14 000	0,275	141
15 000	0,281	137
16 000	0,289	131
17 000	0,294	126
18 000	0,297	120
19 000	0,294	111

Jednostkowe zużycie paliwa — nieco wyższe niż w silniku JENA 2,5 MN. Zalecane śmigła: 230×100 mm (skok) dla lotu swobodnego i 225×150 mm (skok) dla lotu na uwięzi. Z kołem zamachowym silnik rozwija ponad 25 000 obr/min.

I jeszcze jeden wynik pomiarów laboratoryjnych, uzyskanych przez inż. P. Delfelda z Belgii. Warunki zewnętrzne podczas pomiarów: ciśnienie atmosferyczne — 745 mm Hg, temperatura powietrza +14°C, wilgotność względna powietrza —49%.

JENA 2,5 MN

Obroty na minutę	Moc w KM	Moment obrotowy w dkGcm
6 500	0,148	163
7 000	0,168	170
8 000	0,190	171
9 000	0,213	170
10 000	0,233	167
11 000	0,25	162
12 000	0,268	160
13 000	0,280	155
14 000	0,292	150
15 000	0,30	141

W zakresie 15—18 700 obr/min występuje niewrażliwość silnika na regulację śrubą kompresyjną. Moc max. — 0,312 KM przy 17 400 obr/min i momencie obrotowym — 125 dkgGcm.

Skład paliwa: Eter (33,3%), nafta (33,3%), olej silnikowy najwyższej klasy (33,3%) oraz dodatek azotynu amylu w ilości 30 cm na 1 litr mieszanki paliwowej. Zalecane śmigła: 203—225 mm × 90—150 mm (skok).

Zwraca uwagę znaczna rozbieżność pomiędzy poszczególnymi wynikami pomiarów. Powodów jest tutaj kilka: różny stan jakościowy badanych silników, różny stopień ich dotarcia, różne warunki zewnętrzne podczas pomiarów, różne urządzenia pomiarowe.

Z powyższych względów w światowym handlu silnikami modelarskimi różnice w wynikach pomiarów w granicach plus-minus 5% przyjmuje się za nieistotne. Ale zamieszczone wyniki pomiarów wykazują znacznie większe rozbieżności. Zasadniczym tego powodem jest fakt, że pomiary fabryczne (najwyższe osiągi) odnoszą się zapewne do silników specjalnie przystosowanych, tzw. „podrasowanych”, pomiary MVVS — do silników seryjnych (lecz z najnowszych serii produkcyjnych), pozostałe — do silników z lat 1961—1962.

Z biegiem lat i w toku tak wielkiej produkcji, poszczególne serie silników nie tylko zmieniają nazwę, ale również (co jest ważniejsze) ulegają ciągłym ulepszeniom.

SILNIKI JENA W POLSCE

Przypomnijmy, że pierwsze sprowadzone do nas silniki „Zeiss” 2,5 cm³ nosiły nazwę „Aktivist-I”, miały przepustnicę obrotową, panewkę i dużą głowicę. „Aktivist-II” miał przepustnicę obrotową, 2 łożyska kulkowe i dużą głowicę. „Aktivist-III” miał zawór sprężysty, 2 łożyska i dużą głowicę. „Aktivist-IV” miał przepustnicę obrotową, 2 łożyska i małą głowicę. Wreszcie „Aktivist-V” miał zawór sprężysty, 2 łożyska i małą głowicę. Najpopularniejsze u nas na przełomie lat 1960 były silniki „Aktivist-IV i V”, a następnie „Aktivist-II i III”. Pojemność skokowa tych silników (średnica cylindra — 15 mm, skok tłoka — 13 mm) wynosiła — 2,45 cm³, a ciężar — 135 G. Według danych fabrycznych silnik „Aktivist-IV” rozwijał moc 0,34 KM przy 14—17000 obr/min. Pomiary dokonane w kraju wykazały, że silniki „Aktivist-IV” rozwijały zaledwie 0,14 KM przy 10 000 obr/min (paliwo zwykłe) i 0,18 KM przy 10 500 obr/min (paliwo z dodatkiem azotynu amylu). Natomiast max. moment obrotowy silnika „Aktivist-IV” wynosił 140 dkGcm przy 7—8000 obr/min.

Następnie przyszła zmiana nazwy silników: z „Aktivist” na JENA. (Dodajmy jako ciekawostkę, że w ZSRR silniki te noszą dziś oznaczenie „Zeiss-4”, „Zeiss-5” itd.). Podstawowym typem wśród starszych serii produkcyjnych silników „Zeiss” były JENA 2,5 MN i DN. Były to silniki z dużą głowicą (cecha „N”), ukształtowaniem obudowy przedniego łożyska wału korbowego — jak na rysunku dolnym z „SP” Nr 9 oraz prostą dyszą wlotową gaźnika w silnikach MN (silniki DN miały od początku skośne dysze wlotowe). Najnowsze serie produkcyjne silników JENA 2 i 2,5 otrzymały — jako podstawowe — małe głowice (cecha „K”), inne ukształtowanie obudowy przedniego łożyska wału korbowego — jak na rysunku górnym z „SP” Nr 9, skośne dysze wlotowe gaźnika (w obu wersjach: DK i MK) oraz dźwignię ustalającą położenie przeciwtłoka. Taką samą dźwignię otrzymały najnowsze serie produkcyjne silnika JENA 1. Powyższe dane umożliwiają nam odróżnianie silników nowszej produkcji, od starszej.

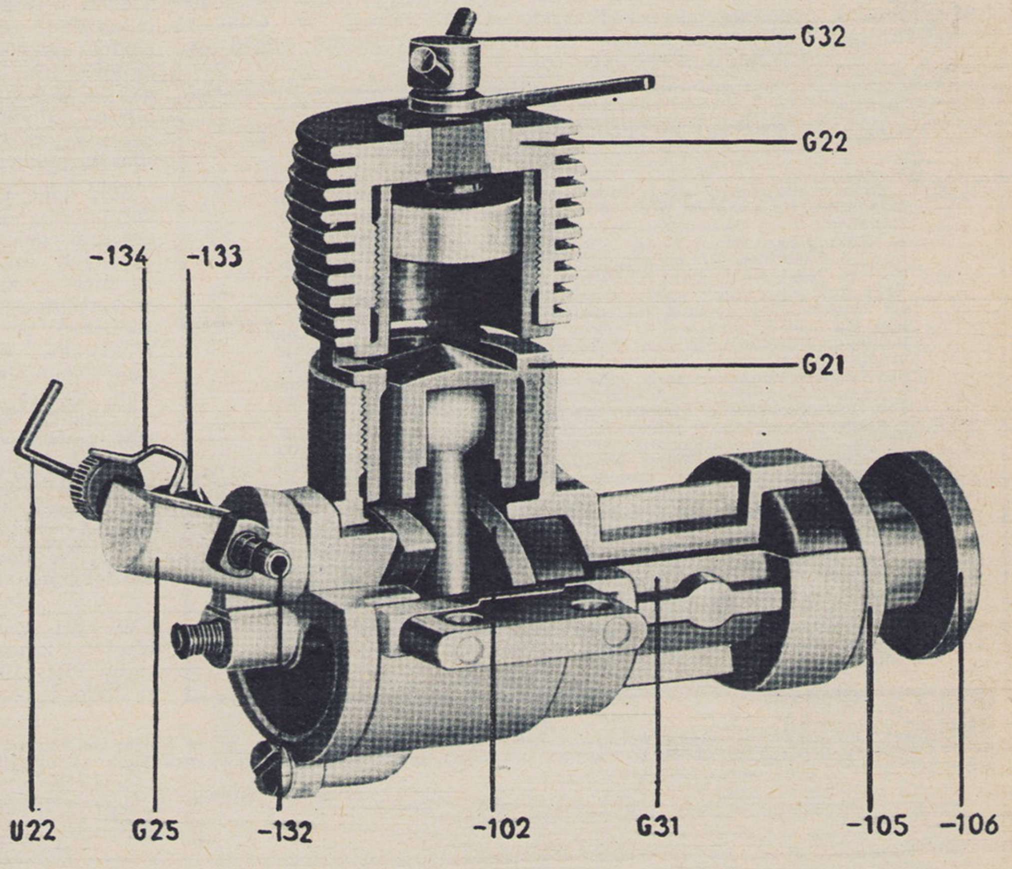
Przeprowadzone u nas w kraju pomiary wyrywkowe silników JENA dały wyniki bardzo zbliżone do (zamieszczonych już w artykule) pomiarów laboratoryjnych inż. P. Demutha. Również u nas, wbrew „nauce” i danym fabrycznym, silniki z zaworem sprężystym (MN, MK) ustępują pod względem osiągów silnikom z przepustnicą obrotową (DN, DK). Najmniejsze odchylenia wśród różnych pomiarów wykazują silniki JENA 1. Podczas naszych prób silnik JENA 1 przepracował bez przerwy 1 godzinę, nie wykazując przy tym żadnych wyraźnych cech zużycia lub uszkodzenia. Dla silników JENA 2,5 najkorzystniejszym zakresem pracy są obroty 10—12000 obr/min.

Z dotychczasowej praktyki naszych użytkowników silników JENA (silników tych sprzedano już w Polsce około 24 000) wynika:

- Są to silniki średniej klasy, tzw. „masowe”, o łatwym rozruchu i dużej żywotności. Ważną tutaj sprawą jest wprowadzenie u nas z początkiem bieżącego roku do sprzedaży części zamiennych, a w niedalekiej przyszłości — napraw gwarancyjnych.
- Nie są to silniki dla wyczynowców (niska moc oraz wysoki ciężar), chociaż istnieje nie wykorzystana dotąd przez naszych importerów możliwość zakupu w Zakładach „Zeiss” silników „podrasowanych” o gwarantowanych osiągach. Oczywiście cena takich silników jest wyższa.
- Proponowane przez Zakłady „Zeiss” wymienne głowice żarowe do silników 2,5 cm³ nie dają żadnych korzyści pod względem osiągów w porównaniu z wersjami samozapłonowymi. Sądząc z dotychczasowych pomiarów orientacyjnych, osiągi te będą nawet niższe.
- Produkowane przez Zakłady wymienne gaźniki z regulatorami obrotów (dwie wersje: **DDr** — dla silników z przepustnicą obrotową i **MDr** — dla silników z zaworem sprężystym) są jedynie półśrodkami bez większej przydatności praktycznej. Ich działanie, jak mieliśmy okazję się przekonać, jest mało zauważalne. Większe perspektywy zastosowania tych regulatorów obrotów mogą być w modelarstwie wodnym, gdzie koło zamachowe i śruba wodna stanowią mniej „elastyczne” obciążenie silnika, niż śmigło. W chwili obecnej konstrukcja sprawnego regulatora obrotów silników jest już ustalona — dwa elementy dławiące: w gaźniku i w kanale wylotowym (kolektorze spalin).

*

Tyle uwag technicznych na temat tych najpopularniejszych obecnie silników modelarskich w naszym kraju. Na marginesie, jeszcze dwie krótkie sprawy. **Pierwsza** (przyjemna): Miło stwierdzić, że masowe polskie silniki „Jaskółka” (te pochodzące z produkcji PZL) nie tylko nie ustępują silnikom JENA, ale pod względem osiągów nawet je przewyższają. **Druga** (przykra): Centralna Składnica Harcerska od lat prowadzi sprzedaż silników modelarskich, niestety do dzisiaj nie rozwiązała zaopatrzenia tych silników w paliwo. A potem zdziwienie: dlaczego sprzedaż silników kuleje i są remanenty? W technice (nawet tej małej) obowiązuje logiczne myślenie. Jeśli się powiedziało A, trzeba powiedzieć i B...



Konstrukcja silnika JENA 2,5 DK oraz oznaczenia katalogowe części zamiennych: U22 i iglica gaźnika, 133 — łoże iglicy gaźnika, 132 — końcówka przewodu paliwowego, 134 — sprężyna ustawcza iglicy gaźnika, 105 — tarcza oporowa śmigła, G32 — śruba regulatora stopnia sprężania wraz z dźwignią ustalającą położenie, 106 — tarcza dociskająca śmigło, G25 — pokrywa tylna karteru wraz z przepustnicą obrotową, G22 — głowica cylindra, 102 — wał korbowy, G31 — karter z łożyskami kulkowymi, G21 — tuleja cylindrowa z tłokiem, korbowodem i przeciwtłokiem.

LUBELSKIE ZIMOWE ZAWODY SAMOLOTOWE

ZE ŚNIEGU SAMOLOTEM NA TRASĘ

OBSERWOWAŁEM z uwagą rozgrywane w ubiegłym miesiącu siódme z kolei, a drugie po wojnie, zimowe zawody samolotowe, których organizatorem były dwa sąsiadujące ze sobą kluby: Aeroklub Lubelski i Aeroklub Świdnicki. Dokładnie 33 lata temu ówczesny Lotniczy Klub Lubelski — który 1 stycznia 1938 roku afiliowany został do ARP jako Aeroklub Lubelski — zainicjował tę piękną i zarazem pożyteczną imprezę sportową. Miała ona na celu pobudzić pilotów samolotowych do latania zawodniczego w okresie zimy.

Z okien pokoju operacyjnego, lub jak kto woli, pokoju zawiadowcy, roztaczał się widok na lotnisko Radawiec i przyległe do niego tereny pokryte grubą warstwą śniegu. Oczekiwano przylotu załóg. Właśnie wtedy usłyszałem kilka interesujących szczegółów z zawodów rozegranych w roku 1931. Zresztą szczegółów do tej pory nie zapisanych. Jeszcze w pamięci mam jeden z nich, którym jest epizod przylotu na metę pierwszego zwycięzcy Kazimierza Chorzewskiego. Startując we Lwowie na nartach, znalazł się on w kłopotliwej sytuacji nad lotniskiem lubelskim, pozbawionym zupełnie śniegu. Przelatując na swojej RWD-4 nisko nad taśmą, w pobliżu komisji sędziowskiej, krzyknął: jutro wracam na kołach! Do Lwowa było za daleko. Znalazł więc w okolicy Zamościa, we wsi Łabunie, niewielkie pólko przykryte śniegiem i posadził na nim samolot. Zadzwonił do Lwowa, a stamtąd przyleciał mechanik z kołami. W czasie, gdy załoga spała, przybył mechanik (noc), nie budząc lotników założył koła i przygotował samolot do startu, tak iż załoga niezwłocznie po przyjściu do maszyny mogła lecieć do Lublina.

W tym roku, podobnie jak przed trzydziestu laty, przybył do Lublina Kazimierz Chorzewski. Co prawda nie przyleciał w charakterze zawodnika, ale przyjechał jako gość organizatora zawodów, sprawując funkcje komisarza sportowego. Przyjemnie było zawodnikom i kierownictwu zawodów w towarzystwie bardzo sympatycznego pana w granatowym mundurze z dystynkcjami pracownika Zarządu Ruchu Lotniczego, o którym kiedyś świetny felietonista Tadeusz Pruszkowski pisał, iż Chorzewski to pilot wspaniały, ale i figlarz nad figlarze. Niejeden z nas mógł się o tym przekonać w chwilach wolnych od zajęć lub przy czarnej kawie. I jeśli poświęciłem w tym miejscu kilka wierszy więcej osobie Kazimierza Chorzewskiego, to miałem na uwadze tradycje Lubelskich Zimowych Zawodów Samolotowych, które wiążą się z jego nazwiskiem, tradycje, do których zresztą nawiązują organizatorzy.

Nim jednak rozpoczęła się tegoroczna impreza zimowa, jej organizatorzy przeżyli wiele niespodzianek i to raczej mało przyjemnych. Otóż niemal w ostatniej chwili przed zawodami ponad połowa zgłoszonych załóg zaczęła się z nich wycofywać. Zastanawiające, iż każda z załóg znalazła dość powodów (w rodzaju „niesprawny samolot" lub „rozmokłe lotnisko"), aby odwołać swój przylot. W Lublinie natomiast komentowano te decyzje (oczywiście nieoficjalnie) w sposób niedwuznaczny.

Tak więc na 13 zgłoszonych załóg (czyżby feralna trzynastka?) 7 przeszło po prostu eliminacje na własnych lotniskach klubowych i na nich to zrezygnowało ze startu do Lublina. W tym miejscu należy ubolewać, że pierwszorzędni piloci, Władysław Wójcicki z Krosna i Jan Tomaszewski z Elbląga, zgłoszeni do tej imprezy samolotowej, nie znaleźli się w gronie uczestników zawodów.

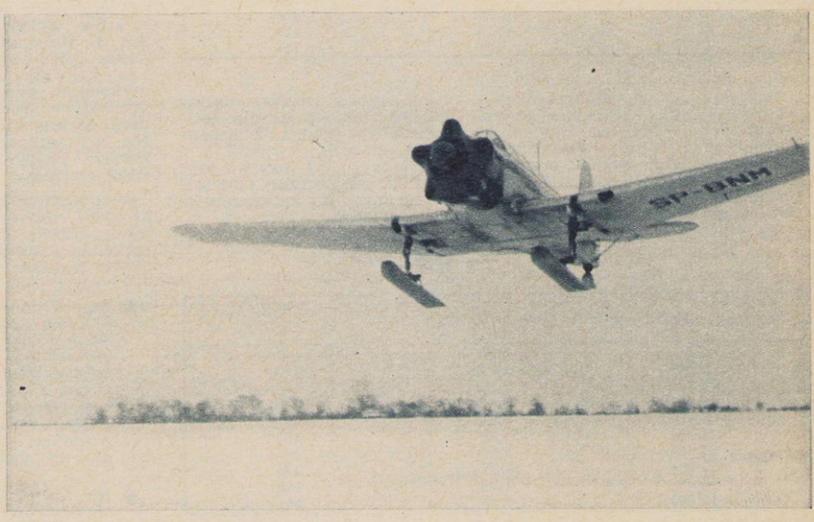
W rezultacie, wraz z dwoma samolotami gospodarzy, stanęło na starcie sześć załóg. Przylecieli najtwardsi. Dlatego też organizatorom należą się słowa uznania za podjęcie decyzji rozegrania zawodów nawet dla sześciu załóg.

W tym miejscu parę słów pod adresem Zarządu Głównego Aeroklubu PRL. Wydaje mi się, że można było przesunąć zawody o 2 lub 3 dni i skierować po prostu służbowo na nie instruktorów samolotowych dla podwyższenia ich kwalifikacji zawodowych. Piękna by to była inicjatywa i na pewno dobre by przyniosła rezultaty. Bo przecież wielu naszym instruktorom samolotowym brak doświadczenia zawodniczego, tak potrzebnego i pożądanego na co dzień w aeroklubie. Nadarzała się wspaniała okazja, której niestety nie wykorzystano. Niepokojący jest, co można stwierdzić przy okazji, fakt nie uczestniczenia w zawodach samolotowych pilotów Centrum Wyszkolenia Lotniczego w Krośnie. Z tego też centrum nie przybyła załoga, która zwyciężyła w ubiegłorocznych zawodach lubelskich.

Oddzielna sprawa to zagadnienie nawiązywania do tradycji i numeracji zawodów. Przede wszystkim trzeba wyjaśnić, że nawiązywanie do tradycji, a więc do zawodów rozgrywanych przed wojną, zobowiązuje organizatora do zachowania ich ciągłości. Ze względu na specyfikę, nazwę i inicjatywę, jest to wprawdzie impreza w założeniu ta sama, lecz — przeprowadzona w warunkach lat sześćdziesiątych. Stąd też wniosek, aby ustalić numerację zawodów z korzyścią dla nich, nie zmieniając jej współczesnej nazwy (patrz tabelka). Do 1939 roku rozegrano zawody pięciokrotnie z numeracją sześć (VI), ponieważ uwzględniono zawody odwołane w 1932 roku. W tym przypadku należałoby te zawody wyeliminować z numeracji, bowiem ich nie rozgrywano.

O zawodach, atmosferze i ich organizacji wypowiedziały się już poszczególne załogi na innym miejscu. Ze swej strony dodam, że opinie kierownika zawodów Stanisława Radyno, kierownika sportowego Stanisława Kasperka i przewodniczącego komisji sędziowskiej Adama Czepirskiego o tej imprezie zimowej są zbliżone. Ich zdaniem zawody te są bardzo ciekawe, pożyteczne i skłaniają pilotów do latania w zimie.

Rozegrane konkurencje tegorocznych Lubelskich Zimowych Zawo-

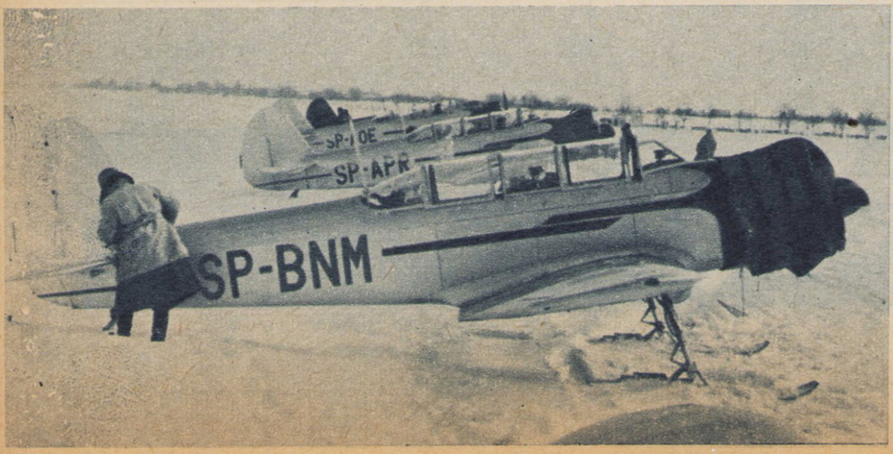


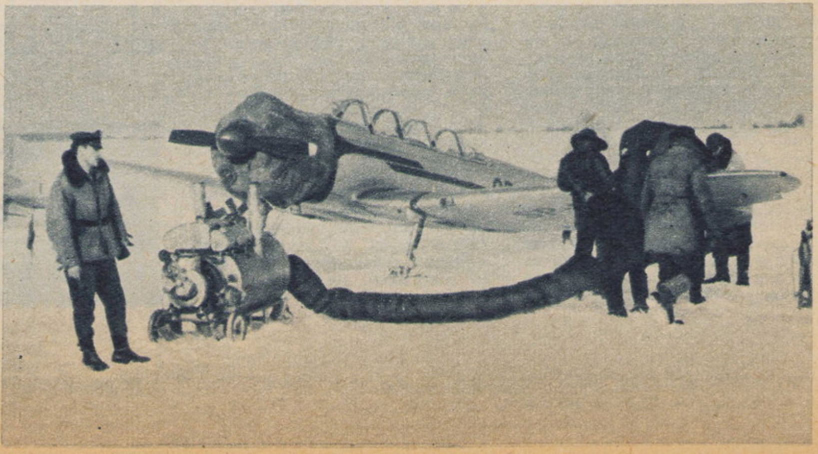
Załoga Aeroklubu Świdnickiego: Ryszard Kasperek i Henryk Jaworski odlatuje na trasę przelotu nawigacyjnego.

KRÓTKI PRZEBIEG ZAWODÓW

Zawody rozpoczęły się 11 lutego br. konkurencją zlotową (A), składającą się z dwóch prób: punktualnego przylotu na lotnisko Radawiec (P1) i dokładności lądowania (P2). Spośród zgłoszonych 13 załóg przyleciało 5 załóg: z Łodzi, Warszawy, Krakowa, Lublina i Świdnika. Po południu nastąpiło oficjalne otwarcie zawodów. Następnego dnia, 12 lutego, przybyła załoga z Katowic. Tego dnia zawodnicy wystartowali do konkurencji C, którą był lot nawigacyjny według nakazanego KDG, odnajdywanie znaków na trasie, zachowanie czasu lotu i polowe lądowanie na lotnisku. Konkurencje A i C rozgrywane były w szczególnie trudnych warunkach atmosferycznych. Z kolei 13 lutego przeprowadzono konkurencję D, składającą się z trzech prób pilotażowo-nawigacyjnych: regularności przelotu, odnajdywania znaków lub obiektów w terenie oraz próby pilotażowej. Po starcie z Radawca zawodnicy skierowali się nad pierwszy punkt zwrotny w Wilkołazie k/Kraśnika, skąd lecieli w pasie o długości 60 km i szerokości 17,5 km, w którym spośród 15 znajdujących się tam kościołów mieli odszukać 5. Od Krasnegostawu załogi musiały wykonać lot po łuku do Świdnika, połączony z odnajdywaniem znaków. Na lotnisku Świdnik odbywała się próba lądowania, po czym następował odlot na metę w Radawcu. Wreszcie czwartą i ostatnią konkurencją (B) był lot nawigacyjny w nocy 14 lutego, składający się z dwóch prób: dokładnego startu do lotu nocnego i przelotu nawigacyjnego. Wszyscy zawodnicy startowali na samolotach Jak-18. Następnego dnia, 15 lutego, o godzinie 19 w sali Wojewódzkiej Rady Narodowej w Lublinie nastąpiło zakończenie zawodów, połączone z rozdaniem nagród. Miejsca zajęte na zawodach podano w tabelce. (m)

Po lewej: Poranna kosmetyka maszyn: usuwanie śniegu z samolotów przez służbę techniczną zawodów. Po prawej: Mechanicy poszczególnych załóg samolotowych (wraz ze służbą techniczną zawodów), pracując w trudnych warunkach atmosferycznych zaskarbili sobie szacunek personelu latającego.







Smolot zwycięskiej załogi Aeroklubu Łódzkiego — Seweryna Przybylskiego i Henryka Kowala podchodzi do lądowania. W lewym rogu: Zwycięska załoga S. Przybylski i H. Kowal

dów Samolotowych nie należały do łatwych, ale i uczestniczące w zawodach załogi reprezentowały dobry poziom sportowy. Stąd też ogólne zadowolenie z ich przebiegu, szczególnie wśród debiutantów. Trudne warunki atmosferyczne, a specjalnie dwóch konkurencji, start i lądowanie na nartach oraz lot dzienny i nocny nad śnieżnymi połaciami Ziemi Lubelskiej uatrakcyjniły zawody.

Spośród wniosków nasuwających się po zawodach należałoby wymienić następujące:

1. Kontynuować rokrocznie Lubelskie Zimowe Zawody Samolotowe, ponieważ są one imprezą sportową podwyższającą kwalifikacje pilotażowe w trudnych warunkach atmosferycznych.
2. W przypadku kilku zgłoszeń z aeroklubów regionalnych, Zarząd Główny Aeroklubu PRL winien skierować na zawody instruktorów samolotowych dla zdobycia przez nich większego doświadczenia zawodniczego.
3. Nawiązując do tradycji zawodów lubelskich należałoby wznowić przekazywanie zwycięskiej załodze pucharu przechodniego, który znajduje się w depozycie Zarządu Głównego Aeroklubu PRL.
4. Co najmniej na dwa miesiące przed zawodami — propagować zawody i to nie tylko w aeroklubach regionalnych. Przy tej okazji trzeba stwierdzić, iż słabe rozpropagowanie tegorocznych zawodów miało także wpływ na zgłoszenia załóg. Dla przykładu warto podać, iż prawdopodobnie przez niedopatrzenie nasza redakcja — do chwili rozpoczęcia zawodów — nie otrzymała od organizatora regulaminu LZZS 1964. A przecież tygodnik lotniczy powinien przynajmniej na miesiąc przed otwarciem zawodów mieć regulamin dla celów prasowych.

Zakończenie Lubelskich Zimowych Zawodów Samolotowych 1964 roku, nastąpiło 15 lutego br. o godzinie 17 w sali Wojewódzkiej Rady Narodowej w Lublinie. Po krótkim przemówieniu prezesa Aeroklubu Świdnickiego odczytano wyniki, po czym najlepsze załogi otrzymały nagrody. Z kolei przy lampce wina wznoszono toasty za szybszy rozwój sportu samolotowego w naszym kraju, życząc sobie dalszych sukcesów sportowych.

TADEUSZ MALINOWSKI

LUBELSKIE ZIMOWE ZAWODY SAMOLOTOWE 1931—1964

	Rok	Załoga: pilot i nawigator	Samolot	Ogółem załóg
I	1931	Kazimierz CHORZEWSKI i Kazimierz Twardowski	RWD-4	7
II	1933	KAZIMIERZ CHORZEWSKI i Ładysław May	PZL-19	10
III	1934	Lech KARCZEWSKI i Eugeniusz Przysiecki	RWD-4	8
IV	1938	Wiktor PEŁKA i Wilhelm Weber	RWD-8	22
V	1939	Józef ROJEK i Juliusz Klein	RWD-8	19
VI	1963	Jerzy PESZKE i Zbigniew Rogowski	Jak-18	8
VII	1964	Seweryn PRZYBYLSKI i Henryk Kowal	Jak-18	6

Uwaga: W latach 1931—1939 zawody rozgrywano pod nazwą Lubelsko-Podlaskie Zimowe Zawody Lotnicze.



Służba techniczna zawodów przygotowuje samolot Aeroklubu Krakowskiego do kolejnej konkurencji. Foto: T. Chwałczyk (5), TM (1)

ZWYCIĘSKA ZAŁOGA O ZAWODACH LUBELSKICH

Skrzydlata: Czy przygotowywali się Panowie do zawodów?

Załoga: Nie, ponieważ miała startować w zawodach załoga w innym składzie. — Jeśli chodzi o mnie — mówi pilot — to w ubiegłym roku startowałem z Teodorem Witkiem i zająłem piąte miejsce. Uczestniczyło wówczas osiem załóg. W tym roku Teodor Witek był mechanikiem naszej załogi.

Skrzydlata: Co sprawiło Panom najwięcej trudności na zawodach?

Załoga: Pilot — Pierwsza konkurencja, a więc przelot do Radawca. Silny opad śniegu uniemożliwił orientację wzrokową. Lecieliśmy przy widzialności zero. W połowie drogi znaleźliśmy się w burzy śnieżnej, tak iż przelecieliśmy lotnisko. Na Radawcu słyszano nasz samolot i sygnalizowano rakietami. Nawigator — Mimo trudnych warunków atmosferycznych konkurencja D nie była ciężka. Wykorzystaliśmy ekonomicznie czas. W obszarze przeszukiwania odnaleźliśmy wszystkie obiekty (kościoły).

Skrzydlata: Zdanie Panów o zawodach?

Załoga: Zawody były interesujące i wartościowe. Pilot — W zimie jest mniej charakterystycznych punktów na trasie lotu ze względu na śnieg, ale niektóre z nich były dobrze widzialne. Znaki wyłożone na trasie mało widoczne, szczególnie w drugiej konkurencji. Regulamin należałoby dopracować pod względem czasowym; ogólnie jest on lepszy niż w zeszłym roku. Mechanicy i komisarze sportowi zdali na bardzo dobrze egzamin w warunkach zimowych. Szczególnie duże brawa należą się personelowi technicznemu zawodów, a przede wszystkim mechanikom. Nawigator — Warunki latania w zimie są trudniejsze ale i lubelscy organizatorzy wszystko przewidzieli i zaimponowali nam przygotowaniem do tej pięknej imprezy, której tradycje sięgają lat trzydziestych.

WYPOWIEDZI POZOSTAŁYCH ZAŁÓG

WARSZAWA: Inicjatywa przeprowadzenia zawodów cenna ze względu na utrudnioną nawigację i zimowe warunki atmosferyczne. Podziwialiśmy pracę mechaników. Zadowoleni jesteśmy z przyjemnej i koleżeńskiej atmosfery sportowej.

LUBLIN: Jako załoga organizatorów zawodów żałujemy bardzo, iż nie przyleciały wszystkie zgłoszone załogi. Sądzimy, że w przyszłych zawodach zimowych weźmie udział co najmniej 20 załóg.

ŚWIDNIK: Naszym zdaniem konkurencje winny być w przyszłości trudniejsze, winno być więcej punktów zwrotnych.

KATOWICE: Dobra organizacja i przyjemna atmosfera sportowa sprawiły, iż odlatujemy z Lublina z dużym zasobem doświadczenia i co najważniejsze, wrażeń. Ujemną stronę regulaminu było przyjęcie niewłaściwej tolerancji czasowej.

KRAKÓW: Rozegrane zawody były naprawdę wspaniałe: cały urok to zimna i narty... Jaków-18. Zawody te nie byłyby możliwe do przeprowadzenia na samolotach „Junak". Uważamy, iż tolerancja 30 minut na 50 minut lotu jest niewłaściwa i w przyszłym regulaminie powinna być zmniejszona do ± 30 sekund. (m)

LUBELSKIE ZIMOWE ZAWODY SAMOLOTOWE
Radawiec, 11—15. II. 1964 r.

	Załoga: pilot i nawigator	Aeroklub	Ogółem punktów	KONKURENCJE A	B	C	D
1	Seweryn PRZYBYLSKI i Henryk Kowal	Łódź	1 495	50 (4)	600 (4)	175 (2)	670 (2—3)
2	Andrzej ADAMKIEWICZ i Krzysztof Siciński	Warszawa	1 455	60 (3)	625 (2)	100 (3)	670 (2—3)
3	Zygmunt SKRZYPEK i Kazimierz Kozak	Lublin	1 435	120 (1)	540 (6)	225 (1)	550 (5)
4	Ryszard KASPEREK i Henryk Jaworski	Świdnik	1 415	70 (2)	630 (1)	—	715 (1)
5	Jan SZADE i Jan Kmieć	Katowice	1 265	—	590 (5)	25 (5)	650 (4)
6	Wiesław WOLAŃSKI i Edward Popiołek	Kraków	1 135	—	620 (3)	75 (4)	440 (6)

Uwaga: W rubrykach: konkurencje ABCD, na pierwszym miejscu podano zdobyte punkty, a w nawiasach zajęte miejsce.

LOTNICTWO A LUDOWA PARTYZANTKA W POLSCE

RAJMUND SZUBAŃSKI

WYDANY na historycznym posiedzeniu Krajowej Rady Narodowej w nocy na 1 stycznia 1944 roku dekret o utworzeniu Armii Ludowej miał ogromne znaczenie dla zjednoczenia postępowych sił narodu w walce przeciwko hitlerowskim Niemcom, dla rozwoju ruchu partyzanckiego w Polsce.

Troską nowo powstałego dowództwa AL było niedostateczne uzbrojenie oddziałów leśnych, zarówno istniejących jak też przede wszystkim licznie nowo powstających. Broń i amunicję musieli AL-owcy z reguły zdobywać na nieprzyjacielu. Inne źródła, jak odzysk resztek broni ukrytej po kampanii wrześniowej, produkcja własna czy zakup od żołnierzy wrogich armii — dawały niewielkie tylko efekty. W 1943 roku nastąpiły wprawdzie radzieckie zrzuty broni dla Gwardii Ludowej, ale były one nieliczne wskutek znacznej jeszcze odległości frontu i silnej obrony przeciwlotniczej Niemców.

Dlatego też już w podpisanym przez sekretarza KC PPR „Wiesława" — Władysława Gomułkę piśmie Komitetu Centralnego Polskiej Partii Robotniczej do Centralnego Biura Komunistów Polskich w ZSRR z dnia 1 stycznia 1944 r. poruszony był m. in. problem braku broni. W związku z tym Biuro zwróciło się do władz radzieckich o utworzenie Polskiego Sztabu Partyzanckiego, zadaniem którego byłoby organizowanie zaopatrzenia oddziałów Armii Ludowej w broń, amunicję i sprzęt wojskowy, jak też i przygotowywanie odpowiednio wyszkolonych kadr, tworzenie z nich grup bojowych, przerzucanie ich do kraju i kierowanie ich działalnością.

Sprawa udzielania pomocy w uzbrojeniu dla AL była także tematem rozmów przeprowadzonych w Moskwie przez delegację KRN, w skład której wchodził przedstawiciel KC PPR płk. „Marek" — Marian Spychalski, z rządem radzieckim w maju 1944 r.

Luftwaffe przeciwko polskiej partyzantce

Akcje polskich partyzantów od dłuższego już czasu zazębiały się z działaniami powietrznymi. Rozwój ruchu partyzanckiego w naszym kraju sprawił bowiem, że „konwencjonalne" sposoby zwalczania oddziałów leśnych: ekspedycje karne, obławy, pacyfikacje itd. przestały dawać zadowalające rezultaty. Dlatego też w działaniach okupanta coraz częściej brała udział Luftwaffe, początkowo ograniczając się raczej do zadań rozpoznawczych, a z biegiem czasu coraz częściej bezpośrednio interweniując w walkach prowadzonych na ziemi.

Jednostki niemieckiego lotnictwa od początku odgrywały poważną rolę w systemie okupacyjnym na ziemiach polskich. Stacjonowała tu stale pewna liczba powietrznych jednostek bojowych. Tak np. w pierwszym półroczu 1942 roku 4 eskadry (Staffel — 9 do 12 samolotów) rozmieszczono w lubelskim dystrykcie Generalnego Gubernatorstwa, a po 3 — w dystryktach warszawskim i krakowskim. Dalsze 4 eskadry stacjonowały na terenie tzw. Warthelandu (Wielkopolski).

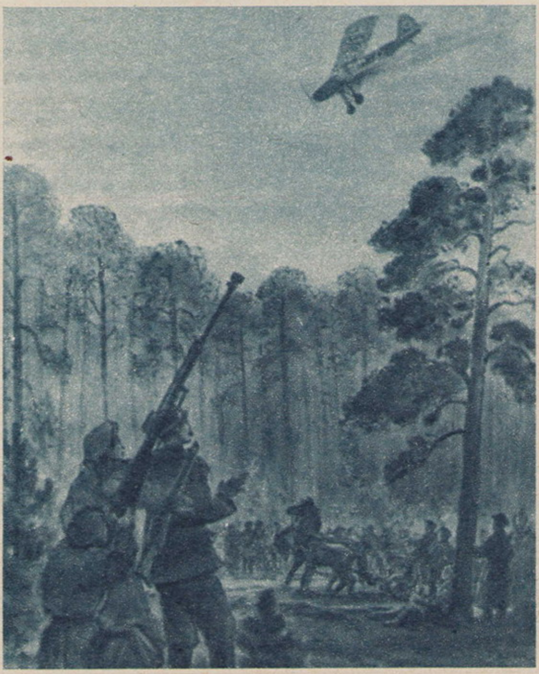
Liczba ich spadła przejściowo w 1943 roku, by niepomiernie wzrosnąć z początkiem roku następnego, kiedy zaczęły przybywać ewakuowane ze Wschodu formacje lotnictwa frontowego. Sprzęt latający miały także liczne szkoły i ośrodki szkoleniowe personelu latającego i technicznego. Niemcy dysponowali przygotowaną w okresie agresji na ZSRR siecią lotnisk, obejmującą prawie 200 obiektów różnego rodzaju — operacyjnych, ćwiczebnych, zapasowych, dla lotnictwa transportowego itd.

Utrzymywano na terenie Polski również oddziały artylerii przeciwlotniczej i reflektorów. Liczną grupę jednostek wojsk lotniczych stanowiły oddziały i pododdziały łączności, obserwacyjno-meldunkowe i podsłuchowe, których gęsta sieć pokrywała praktycznie cały obszar. Wszelkiego rodzaju jednostki Luftwaffe stanowiły po oddziałach wojsk lądowych drugą co do liczebności grupę w hitlerowskim aparacie okupacyjnym.

W pierwszym okresie działań przeciw partyzantom Niemcy używali głównie łącznikowych samolotów Fieseler-156 „Storch". Liczne relacje wspominają o wykonywaniu przez te maszyny nie tylko zadań rozpoznawczych ale i bojowych. Ponieważ konstrukcja Fi-156 nie przewidywała możliwości stałego zamontowania uzbrojenia pokładowego, jak też i wyrzutników oraz celowników bombowych, przypuszczać należy, iż samoloty te uzbrajano doraźnie, właśnie do wykorzystania przeciw partyzantom.

W późniejszym okresie do zadań rozpoznawczych stosowano głównie Focke-Wulfy-189, zwane popularnie „ramą". Bezpośrednie ataki wykonywały przeważnie nurkowce Junkersy-78 — „stukasy". W 1944 roku coraz częściej widziało się w akcji myśliwce bombowe typów Messerschmitt-109 i Focke-Wulf-190.

Systematyczna współpraca między lotnictwem a policją i wojskami lądowymi datuje się od 1942 roku. Od tej pory większe operacje przeciw partyzantom uzgadniano z dowódcami okręgów lotniczych. Wyższemu dowódcy SS i policji w Generalnym Gubernatorstwie podporządkowano nawet na pewien czas cały dywizjon (Gruppe — 27 do 36 samolotów) lotnictwa szturmowego. Od lipca 1943 roku obowiązywały jednolite sygnały współdziałania dla wszystkich oddziałów policji, SS i lotnictwa.



Partyzanci zestrzeliwują niemiecki samolot zwiadowczy latający nad miejscem ich koncentracji.

Utworzenie Polskiego Sztabu Partyzanckiego

Polski Sztab Partyzancki rozpoczął oficjalnie działalność w dniu 5 maja 1944 roku. Prace nad organizacją jego poszczególnych wydziałów i podległych oddziałów oraz wszelkie inne przedsięwzięcia organizacyjne trwały do końca pierwszej dekady czerwca. Szefem Sztabu mianowany został przewodniczący Centralnego Biura Komunistów Polskich, członek prezydium Zarządu Głównego Związku Patriotów Polskich, zastępca dowódcy i członek Rady Wojennej Armii Polskiej w ZSRR, płk. Aleksander Zawadzki. Na stanowisko zastępcy szefa skierowano płk. Sergiusza Prytyckiego, działającego w okresie międzywojennym w rewolucyjnym ruchu robotniczym na terenie Białorusi Zachodniej. W późniejszym okresie przejął on obowiązki szefa P. Sz. P. Siedzibą Sztabu była początkowo miejscowość Szpanów koło Równego na Wołyniu. W sierpniu przeniesiono go na teren wyswobodzonej Lubelszczyzny, do Felina.

W pierwszym okresie swej działalności Polski Sztab Partyzancki składał się z dowództwa i 13 wydziałów, m. in. operacyjnego, zwiadu, informacji, łączności, technicznego, szyfrowego, sanitarnego i polityczno-wychowawczego. W późniejszym okresie struktura jego uległa uproszczeniu.

Miał on swe stałe przedstawicielstwa w Moskwie oraz przy Radzie Wojennej I Frontu Białoruskiego. Dysponował własną radiostacją, bazą zaopatrzenia i transportem samochodowym. Przy Sztabie działała szkoła radiotelegrafistów, podlegał mu także batalion specjalny, gdzie szkolono pracowników politycznych, organizatorów oddziałów partyzanckich, dywersantów i zwiadowców.

W Sztabie pracowali oficerowie i żołnierze z Armii Polskiej w ZSRR, a także z polskich i radzieckich oddziałów partyzanckich. Wobec poważnych trudności personalnych, do pracy w Sztabie skierowano wielu oficerów radzieckich — specjalistów z różnych dziedzin, posiadających doświadczenie w organizowaniu walki partyzanckiej.

W swych zamierzeniach na najbliższe miesiące Sztab zakładał ożywienie działań bojowych istniejących już oddziałów, brygad i zgrupowań. Drogą podziału większych jednostek partyzanckich, zmiany ich rejonów działania oraz przerzucenia nowych grup organizacyjnych zamierzano osiągnąć dalszy wzrost liczebny szeregów, a także powstanie nowych oddziałów partyzanckich.

Zrzuty grup bojowych

Pierwsza 6-osobowa grupa organizacyjna — zorganizowany jeszcze poprzednio w Homlu oddział ppor. M. Gołdysa — została zrzucona 17 maja 1944 r. w rejonie Baranowicz.

27 maja przybyło samolotem w lasy Parczewskie 11 ludzi pod dowództwem mjr. Cz. Klima, a 13 i 15 czerwca dosłano tam pozostałe dwie grupy z tegoż oddziału, który liczył łącznie 93 ludzi. W dniach 1 i 23 czerwca nastąpił na północnej Lubelszczyźnie w rejonie działania III brygady ze zgrupowania „Jeszcze Polska nie zginęła" desant dowódcy tegoż zgrupowania płk. R. Satanowskiego wraz z dwiema grupami liczącymi 56 ludzi. 24 czerwca zrzucono w Kieleckiem grupę kpt. A. Łojki i kpt. J. Juszkiewicza w składzie 14 ludzi. Następnego dnia lądowała tam również grupa ppor. T. Rykowskiego w składzie 11 ludzi, mająca zorganizować przyjęcie nowych oddziałów. 30 czerwca w rejon jeziora Czarnego na Polesiu przyleciała 11-osobowa grupa chor. Korszli mająca stamtąd skierować się w rejon Łukowa i Siedlec.

1 lipca lądował w Kieleckiem liczący 57 ludzi oddział mjr. J. Sobiesiaka. W dwa dni później zrzucono w Lubelskiem 6-osobową grupę kpt. J. Konara. 13 lipca przyleciały dwie grupy: 7-osobowa kpt. T. Dudy w Lubelskie i por. A. Jańczaka z 12 ludźmi w rejon Miechowa. Następnego dnia lądowało dodatkowo 2 ludzi, którzy zasilili oddział mjr. Sobiesiaka. 21 lipca zrzucono w Lubelskie, do Brygady im. Wandy Wasilewskiej, grupę kpt. J. Krakowskiego i 2 ludzi. 27 lipca lądowało w Kieleckiem 5 ludzi pod dowództwem kpt. St. Doleckiego.

Ogółem w maju, czerwcu i lipcu 1944 roku desantowano 15 grup, liczących 284 ludzi. Przeciętnie podczas jednego przelotu transportowy Li-2 lub Douglas C-47 zabierał 12 osób oraz dodatkowo 8 zasobników z uzbrojeniem i zaopatrzeniem.

Broń spada z powietrza

Jednocześnie przystąpiono do zrzutów zaopatrzenia. W maju wraz z częścią oddziału mjra Klima zrzucono 12 zasobników z uzbrojeniem i zaopatrzeniem. W czerwcu dostarczono zgrupowaniu „Jeszcze Polska nie zginęła" 73 zasobniki, brygadzie im. Kościuszki — 37, oddziałowi ppor. Gołdysa — 30. Z grupą kpt. Juszkiewicza zrzucono 4, a z grupą chor. Korszli — 3 zasobniki. W lipcu samoloty zrzuciły z oddziałem mjr. Sobiesiaka 16 zasobników, z grupą kpt. Konara 7, grupą kpt. Jańczaka 1, a z grupą kpt. Krakowskiego — 15 zasobników. Ogółem w omawianym okresie partyzanci otrzymali drogą powietrzną 269 zasobników broni, amunicji i innego zaopatrzenia.

Zrzuty uzbrojenia i ludzi na tyły nieprzyjaciela odbywały się w trudnych warunkach. Niejednokrotnie udawały się dopiero za drugim czy trzecim wylotem, a często trzeba je było dokonywać w innym terenie niż to pierwotnie przewidywano.

Lądowanie z przeszkodami

Przykładem trudności może być przytoczony poniżej opis: „Związek Radziecki zaprosił do Moskwy drugą delegację KRN. Na jej czele stanął gen. „Rola" — Michał Żymierski, a w skład jej wchodzili Jan Czechowicz i Kotek-Agroszewski. Oddział nasz został przydzielony do grupy zabezpieczającej lądowanie i start samolotu, który miał zabrać delegację. Otrzymaliśmy rozkaz ochrony południowego dojścia do łąki, na której przewidziano lądowanie samolotu.

Miał on przylecieć około godziny 23. Pole startowe otaczały już z dwóch stron polane benzyną stosy chrustu i słomy. Miały one zapłonąć w chwili zidentyfikowania samolotu; w czasie lądowania należało je natychmiast zgasić. W tym celu obok stosów leżały przygotowane sterty piasku.

Samolot zbliżał się. Ciemności przeszyło nagłe światło wystrzelonej ze środka łąki rakiety. Po chwili od niewidocznego samolotu oderwała się czerwona rakieta. Prawie równocześnie zapalają się ogniska i pośród płonących stosów ląduje transportowy, dwusilnikowy Douglas, kołuje kilkaset metrów i staje. Z samolotu wyskakuje uśmiechnięta załoga.

Wyładowujemy przywiezioną dla nas broń i amunicję. Delegacja wsiada do samolotu. Wnosimy na noszach dwóch ciężko rannych partyzantów radzieckich. Warczą już silniki. Czekamy kilka minut, samolot jakoś nie rusza. Po chwili otwierają się drzwi kabiny i zdenerwowany lotnik pokazuje na koła. Niedawno padały deszcze, ziemia nie wyschła dostatecznie i koła grzęzną, samolot nie może ruszyć z miejsca.

Chłopcy galopem pojechali konno do najbliższej wsi i przywieźli deski. Wymościliśmy drogę gałęziami i chrustem. Nowa próba. Wreszcie po godzinie chyba ciężkiej pracy silników, na krótko przed świtem samolot wzbił się w powietrze. Nie zdążyliśmy jeszcze ochłonąć, gdy nagle maszyna opadła na ziemię. Jak się później okazało, zaczepiła sterami o rów melioracyjny. Rzuciliśmy się do samolotu. W otwartych drzwiach kabiny stał generał. Wszyscy poza nim i lotnikami byli poważnie poturbowani.

O tym, żeby samolot mógł wylecieć, nie było mowy. Ze ściśniętym sercem spaliliśmy go. Po kilku dniach na nowym miejscu, tym razem sprawdzonym przez fachowców lotników, mógł już bez przeszkód lądować samolot, który zabrał delegację i załogę spalonej maszyny".

Największa bitwa partyzancka

W największej bitwie partyzanckiej na ziemiach polskich, stoczonej 14 czerwca 1944 r. w lasach Janowskich przez około 3 tys. żołnierzy AL, AK i radzieckich z przeszło 20 tysiącami Niemców i Własowców, wziął udział zespół 15 nurkowców, startujących z lądowisk pod Zamościem oraz kilka samolotów rozpoznawczych. Jeden z nich zestrzelony został przez specjalnie wydzielony oddział AL, który zwabił lotników rozpalając wielkie ognisko, po czym skutecznie ostrzelał samolot z rusznic przeciwpancernych i broni maszynowej.

Bardziej brzemienne w następstwa było znalezienie przy zabitym oficerze Wehrmachtu rozkazów operacyjnych oraz systemu sygnałów, jakimi niemiecka piechota miała utrzymywać łączność z lotnictwem. Toteż gdy nad polem walki pojawiło się przed południem 7 nurkowców, partyzanci — na równi z niemieckimi żołnierzami — wyłożyli białe płachty rozpoznawcze. Najpierw opóźniło to atak samolotów, a ostatecznie zdezorientowane ich załogi obrzuciły bombami zarówno stanowiska polskie jak i nieprzyjacielskie. Niemcy usiłowali rakietami wskazać samolotom właściwe cele, ale ponieważ takie same rakiety wystrzeliwali partyzanci, więc i następne serie bomb spadły wśród walczących obydwu stron.

Niewiele skuteczniejszy był nalot przeprowadzony po południu, w trudnych dla lotników warunkach działania nad kompleksem leśnym, gdy w dodatku odległość między pozycjami niemieckimi a polskimi wynosiła w wielu miejscach zaledwie 20—30 metrów; działalność lotnictwa była w dalszym ciągu obosieczna. Dlatego też dowództwo niemieckie wycofało samoloty znad pola bitwy, tracąc w ten sposób jeden z elementów swej przewagi.

Zmiany organizacyjne w Sztabie

W dniu 21 lipca 1944 roku KRN uchwaliła dekret o połączeniu Armii Ludowej z Armią Polską w ZSRR w jednolite Wojsko Polskie, a w dzień później powołała jego naczelne dowództwo. Naczelnemu dowódcy WP podporządkowano także Polski Sztab Partyzancki.

W październiku tegoż roku Sztab przekształcono w Bazę Oddziałów Desantowych przy Naczelnym Dowództwie WP. Nazwę tę zmieniono wkrótce na „Bazę Materiałowo-Techniczną Zaopatrzenia przy Naczelnym Dowódcy WP dla oddziałów na tyłach wroga". Składała się ona z dowództwa i 2 wydziałów. Podporządkowany jej był węzeł radiowy i przedstawicielstwo w Moskwie. Przydzielono jej na stałe 2 samoloty C-47 i 3 Po-2.

W ciągu sierpnia i września praca koncentrowała się na zrzutach uzbrojenia i zaopatrzenia dla oddziałów partyzanckich, działających na zachód od Wisły. W sierpniu wysłano dla IV obwodu AL (Krakowskiego) — 14, zaś dla III obwodu (Kieleckiego) — 60 zasobników z uzbrojeniem i zaopatrzeniem. We wrześniu III obwód otrzymał 264 zasobniki. Jedna tylko III Brygada AL im. Generała Bema otrzymała od 7 sierpnia do 26 października 8 zrzutów, zawierających 16 rkm-ów, 420 peemów, 30 karabinów, 2 rusznice ppanc, 564 granaty, 17 worków amunicji, 18 worków trytolu, 4 radiostacje, lekarstwa, lornety i mapy.

7 września lądowało w Piotrkowskiem 12 oficerów pod dowództwem por. Z. Gutmana. Pod koniec września zrzucono dla III obwodu AL dwóch radiotelegrafistów. W październiku przerzucono 2 grupy: 17. 10. koło Piotrkowa 12-osobową grupę mjr. M. Krajewskiego, a 26. 10. na północnym Mazowszu grupę por. T. Dąbrowskiego, liczącą 8 ludzi. Tego samego dnia w rejonie działania III brygady AL lądowało 2 radiotelegrafistów. W listopadzie z powodu złych warunków atmosferycznych zrzutów nie dokonywano. W grudniu do oddziału por. Dąbrowskiego przerzucono 4 osoby. Dokonywano również zrzutów broni. Zrzucono od sierpnia do grudnia 398 zasobników z zaopatrzeniem, z czego oddziały potwierdziły odbiór 373.

Lotnicy ratują rannych

Ważnym elementem działalności Sztabu było przyjmowanie meldunków wywiadowczych, nadsyłanych przez oddziały partyzanckie. Ogółem odebrano 208 takich meldunków, przy czym 24 tyczyły się niemieckich lotnisk i lądowisk. Wiele z tych meldunków wykorzystało lotnictwo radzieckie do przeprowadzenia skutecznych bombardowań.

Samoloty Sztabu, a następnie Bazy, odegrały również poważną rolę w akcji propagandowej prowadzonej na terenach okupowanych. M. in. zrzucono 165 600 egzemplarzy odezw i ulotek oraz 50 995 egz. broszur, gazet i miesięczników. Oddziały partyzanckie otrzymywały prasę i literaturę razem z uzbrojeniem i zaopatrzeniem.

Od października do stycznia Baza podejmowała również próby ewakuowania z tyłów nieprzyjaciela rannych partyzantów, a także wybitnych działaczy ruchu oporu.

Szczegółowy bilans zrzutów dokonanych dla **ludowej partyzantki w 1944 roku przedstawia się następująco:**

karabinów maszynowych	185	szt.
pistoletów maszynowych	4.653	„
karabinów	1417	„
rusznic przeciwpancernych	82	„
moździerzy	49	„
granatów	7.912	„
amunicji karabinowej	480.000	„
amunicji pistoletowej	2.356.000	„
amunicji do rusznic ppanc	7.960	„
amunicji do moździerzy	4.803	„
materiałów wybuchowych	16.710	kg
radiostacji	65	szt.
kompletów mundurów	569	„
medykamentów	46	worków

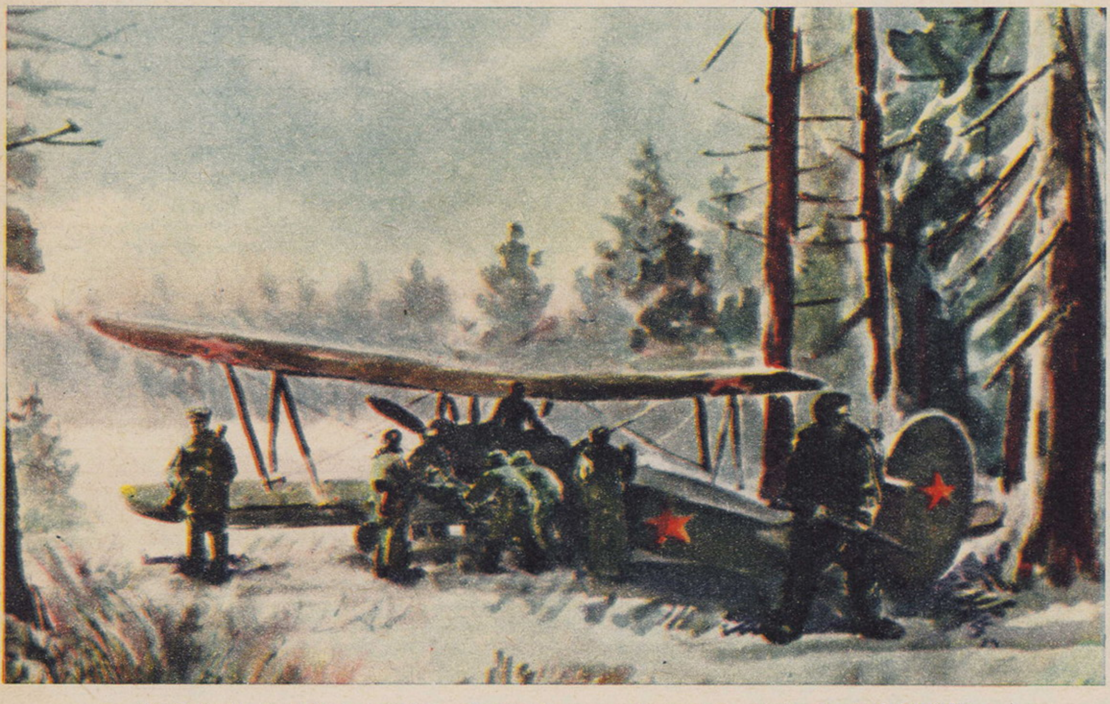
a ponadto miny, lornetki, mapy, kompasy, noże fińskie itp.

Oprócz uzbrojenia szczególnie cenne były dostawy radiostacji, które umożliwiały utrzymywanie bezpośredniej łączności oddziałów partyzanckich z terenami wyzwolonymi. Otrzymywane uzbrojenie miało duży wpływ na wzrost szeregów AL oraz na powstawanie brygad i większych oddziałów Armii Ludowej na terenach na zachód od Wisły i na północnym Mazowszu.

Bilans działalności Sztabu Partyzanckiego

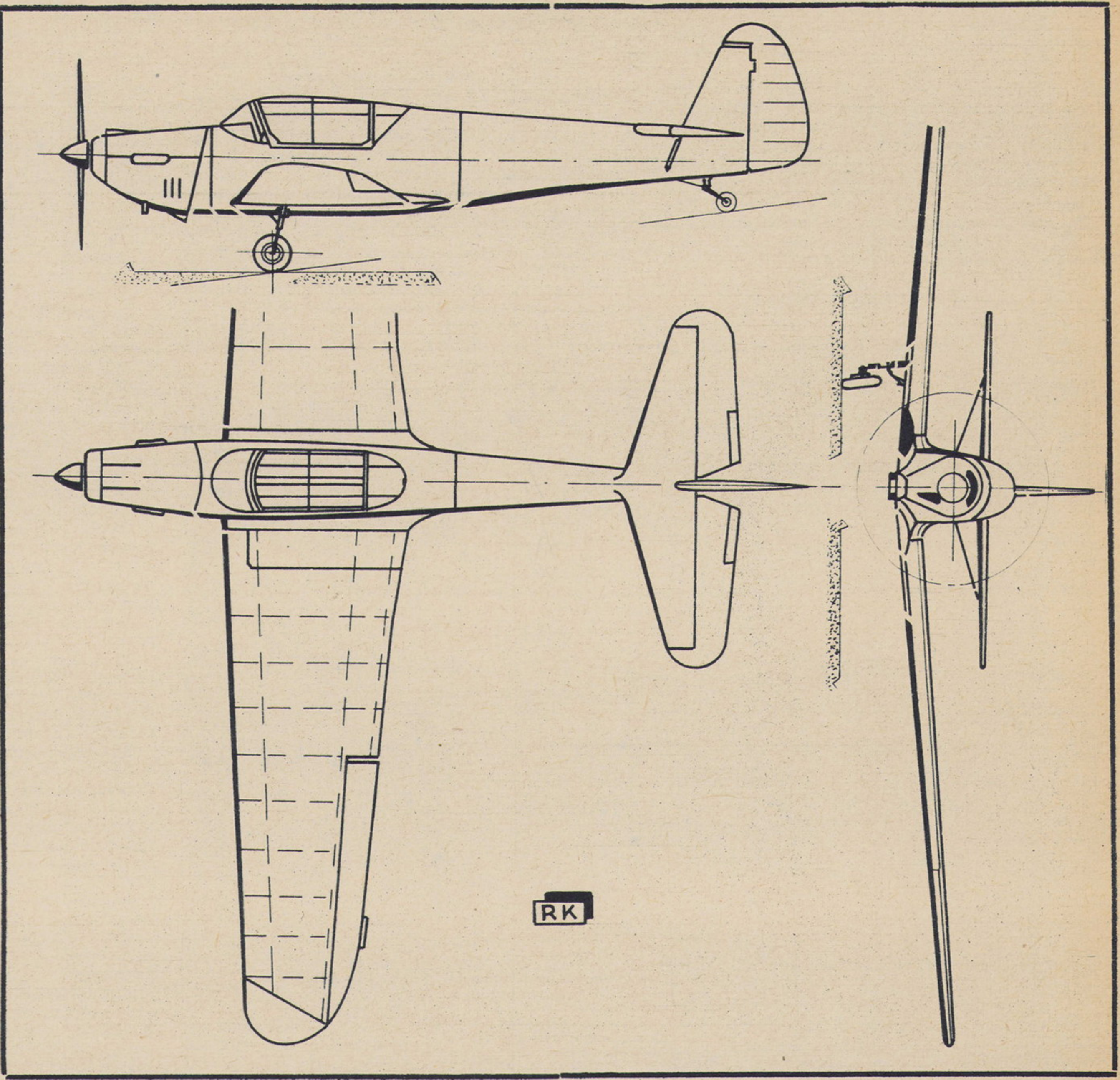
W walce przeciw polskim oddziałom partyzanckim Luftwaffe poniosła straty, które można ocenić na kilkanaście samolotów. Każde takie wydarzenie oczywiście na długo podnosiło ducha w oddziale. Działania niemieckich samolotów były najskuteczniejsze, gdy dotyczyły lotów rozpoznawczych, ułatwiających działania prowadzących obławy oddziałów naziemnych. Skuteczne były także na ogół naloty na wykrycie koncentracje partyzantów. Natomiast próby ingerencji w trakcie toczących się walk przynosiły z reguły Niemcom więcej szkody niż pożytku.

Jeżeli zaś chodzi o moralne i materialne efekty, to można zaryzykować twierdzenie, że polski partyzant był bardziej odporny na bomby i ostrzeliwanie z samolotów, niż żołnierz z kampanii wrześniowej. Częste użycie różnorodnego sprzętu lotniczego nie przyniosło Niemcom spodziewanych wyników i praktycznie nie wpłynęło na zahamowanie rozwoju i działania oddziałów leśnych.



Samolot Po-2 zabiera rannego partyzanta. Obraz art. plast. M. Kościelniaka Ze zbiorów Muzeum Wojska Polskiego

SAMOLOT TURYSTYCZNO SPORTOWY ITS-7 „DROZD"



W wyniku szeroko zakrojonej akcji Instytutu Techniki Szybowcowej i Motoszybownictwa we Lwowie w zakresie popularyzacji samolotów słabosilnikowych i ich masowej budowy w Polsce — ITSM otrzymał w 1938 r od ówczesnej LOPP (Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej) niewielki fundusz pieniężny na prowadzenie prac doświadczalnych w tym zakresie.

Pieniądze te pozwoliły Instytutowi podjąć dalsze prace przy projektowaniu kolejnego (po ITS „Wróbel") słabosilnikowego samolotu, w myśl opracowanych przez siebie wytycznych w zakresie budowy „szybkiego samolotu turystyczno-sportowego" o starannej aerodynamice (przy minimalnej mocy silnika), przystosowanego do lądowań w trudnym terenie. (Program ITSM patrz w „SP" Nr 1/64 — w odcinku „Polskie konstrukcje lotnicze" Nr 307).

Projekt wstępny ITS-7, opracowany przez zespół studentów Politechniki Lwowskiej, przewidywał początkowo samolot turystyczny, przystosowany do lądowania na płozie. Samolot ten miał posiadać szczątkowe podwozie do startu i wypuszczaną płozę do lądowania. Do napędu projekt przewidywał zastosowanie silnika o mocy 40 KM. Dolnopłat ten miał zabierać dwie osoby i początkowo klasyfikowany był jako motoszybowiec. W miarę dalszego postępu prac i przeprowadzonych badań przeszedł on ostatecznie do kategorii samolotów słabosilnikowych. Starannie opracowany model tunelowy ITS-7 przeszedł szereg badań, ze szczególnym naciskiem na zmniejszenie oporów, co w pełni osiągnięto, uzyskując w końcowym efekcie (po licznych zmianach w modelu) Cx min. równe 1,7.

Model ten wystawiony był na Ogólnopolskiej Wystawie Lotniczej we Lwowie, otwartej w dniu 29 maja 1938 r.

Budowę prototypu rozpoczęto w początku 1939 r pod oznaczeniem ITS-7 „Drozd" w ilości 3 egzemplarzy, z których jeden przeszedł pomyślnie pełny program prób statycznych. Mimo tego, z bliżej nieznanych przyczyn, budowę bardzo zaawansowanych prototypów ITS-7 przerwano w połowie 1939 r. Samoloty te, niewykończone do dnia wybuchu wojny (1 września 1939 r.), zniszczone zostały w czasie działań wojennych przez studentów Politechniki Lwowskiej.

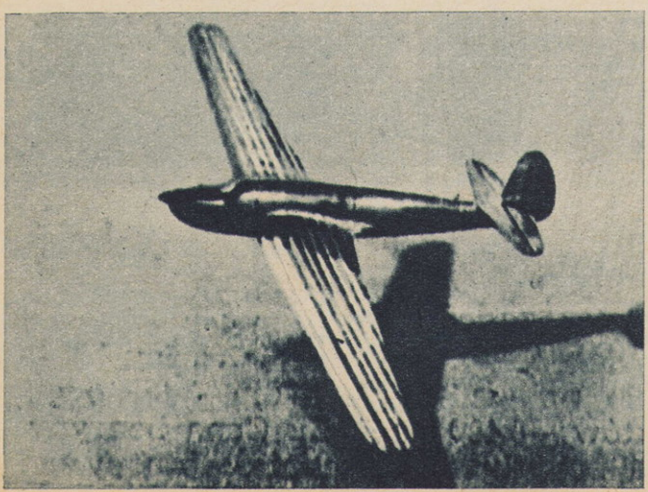
ITS-7 „Drozd" był dwumiejscowym wolnonośnym średniopłatem o mieszanej konstrukcji. Kadłub budowy skorupowej, drewniany, wręgowy, kryty cienką sklejką brzozową. Wręgi sklejkowe wzmocnione duralowymi, kształtowymi, cienkościennymi wspornikami. Miejsca usytuowane jedno za drugim (tandem). Tablice przyrządów wspólne dla obu członków załogi. Kabina oprofilowana wiatrochronem ze szkła organicznego, otwieranym na boku. Płat dzielony. Skrzydła drewniane, dwudźwigarowe, usztywnione cięgnami. Keson kryty sklejką, całość — płótnem. Usterzenie drewniane. Napędy linkowe. W budowie prototypu ITS-7 zrezygnowano z płozy i szczątkowego podwozia, wprowadzając lekkie zespoły o amortyzacji olejowo-powietrznej, wciągane w skrzydła. Podwozie tylne piórowe, zakończone płozą. Pierwszy prototyp ITS-7 budowany był z francuskim dwucylindrowym silnikiem Mengin o mocy 45 KM przy 2550 obr/min. Dla drugiego prototypu przewidywano francuski czterocylindrowy silnik Train 4T o mocy 40 KM przy 2300 obr/min.

Zakres prób przewidywał zbadanie prototypów z belgijskim silnikiem Sarolea „Albatros" o mocy 30 KM (dwucylindrowy). Prędkość samolotu ITS-7 z silnikiem Train 4T i Mengin przewidywana była obliczeniowo na 150 km/h.

Bliższych danych brak.

RYSZARD KACZKOWSKI

Model tunelowy samolotu turystyczno-sportowego ITS-7 „Drozd" z Wystawy Lotniczej we Lwowie w 1938 r.



Zdjęcie ze zbiorów autora.

JUBILEUSZ „MORZA”

„AERO” Spółka Akcyjna

Komunikacja powietrzna na linii Poznań — Warszawa
Przewóz poczty, pasażerów i towarów

Odlot samolotu z Poznania 8.30 przylot do Warszawy 10.30

Odlot samolotu z Warszawy 17.00 przylot do Poznania 19.00.

Samolot kursuje codziennie za wyjątkiem niedziel i świąt. Dojazd na lotnisko autobusem Sp. „AERO”, który odchodzi o godz. 7.45 sprzed biura Orbis na Placu Wolności

Taryfa osobowa: Jednostronny przelot 60.— zł

*

TAKIE oto ogłoszenie ukazało się w sierpniowym numerze miesięcznika „MORZE” w roku 1925 (!), a więc prawie przed czterdziestu laty, kiedy nasze lotnictwo komunikacyjne było w powijakach. Młodzieniaszkiem był wówczas magazyn MORZE, gdyż liczył sobie zaledwie 10 numerów. Odległe to czasy choćby z tego względu, że MORZE zamieniło się już w Czcigodnego Jubilata obchodzącego w marcu br wydanie swego 400 numeru, a w listopadzie rocznicę 40-lecia swego istnienia.

Wiele zmieniło się przez te lata. Lotnictwo zrobiło gigantyczny skok, znacznie przybrało na sile zagospodarowanie mórz i oceanów przez człowieka. Transport lotniczy wiele skorzystał z doświadczeń morskiej nawigacji, wiele słów nawet zapożyczyło lotnictwo z żeglugi morskiej (kapitan, pokład, ster). Obie te dziedziny zresztą mocno tkwią w tym co nazywamy dziś przemieszczaniem ludzi i towarów, stąd też bierze się wspólny szacunek i wzajemne zainteresowanie.



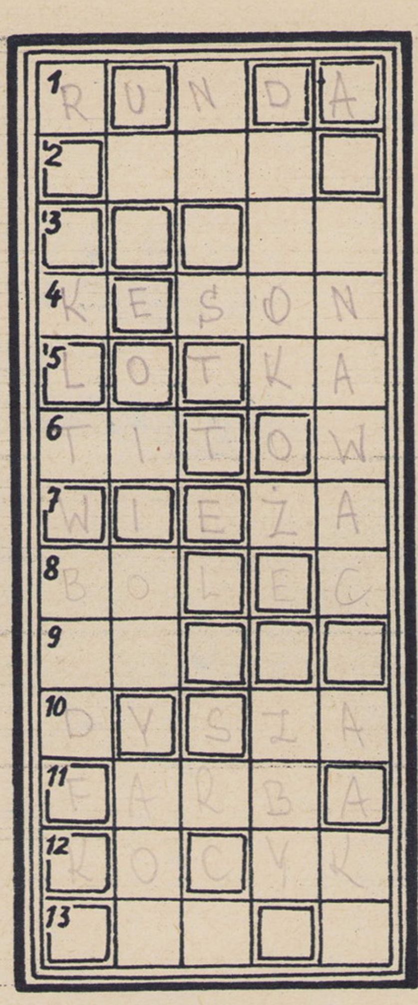
Korzystamy zatem z okazji, aby przedstawić naszym Czytelnikom morskiego Jubilata, tym bardziej, że MORZE ze „Skrzydlatą Polską”, obok sympatii, wiąże jeszcze wspólny wydawca jakim są Wydawnictwa Komunikacji i Łączności. Dziwnym zbiegiem okoliczności także lokale redakcyjne blisko z sobą sąsiadują. My numery naszego pisma przygotowujemy do startu w parterowym hangarze przy Widok 8, nasi koledzy z MORZA przepatrują morskie horyzonty z trzeciego piętra (bocianie gniazdo) kamienicy przy Widok 10. Takie usytuowanie wzmacnia oczywiście stare nici lotniczo-morskiej przyjaźni.

Czas jednak na realia. Nasz Zacny Sąsiado — Jubilat **pleno titulo** miesięcznik MORZE na drodze czterdziestoletniej ewolucji stał się doskonale redagowanym, wszechstronnym magazynem o masowym, ponad stutysięcznym nakładzie i zupełnie unikalnym profilu w czasopiśmiennictwie światowym. Zamieszcza stale bogato ilustrowane materiały, atrakcyjne dla szerokiego kręgu Czytelników — od kilkunastolatków do ludzi w pełni dojrzałych, o różnym stopniu zainteresowania sprawami morskimi. MORZE odnotowuje każdy sukces naszej znakomicie rozwijającej się gospodarki morskiej. Przybliża Czytelnikom trud polskiego marynarza, rybaka, stoczniowca i dokera. Pokazuje im panoramę zdarzeń na morzach świata, zapoznaje z morskimi osiągnięciami narodów świata, z historią i kulturą morską, z pięknem sportu żeglarskiego.

MORZE przez czterdzieści lat nasycało nasze społeczeństwo rozumieniem spraw morskich, walczyło „o dostęp morza w głąb kraju” i swoim istnieniem, swoimi publikacjami ułatwiało, przygotowało niejako ludzi, którzy dzisiaj tak szybko potrafili zbudować Polskę morską. Tak piękna rola wychowawcza pisma została właściwie oceniona. Dowodem tego jest zaszczytna złota odznaka ZASŁUŻONEGO PRACOWNIKA MORZA, nadana magazynowi już przed trzema laty przez Ministra Żeglugi.

Cóż można dodać jeszcze do tych znaczących faktów? Chyba tylko to, że „Skrzydlata Polska” cieszy się szczerze z sukcesów bratniego pisma, że gratuluje szczupłemu zespołowi Redaktorów MORZA owoców Ich pracy i życzy Im dalszych 13 000 stron redagowanych równie dobrze. Oby w swej pracy spotykali jak najmniej raf i płycizn, żeby zawsze żeglowali pod pełnymi wiatrami i mieli co najmniej tradycyjne trzy stopy wody pod stępką swego korabia MS MORZE.

LOGOGRYF LOTNICZY



Do poziomych rzędów danej figury wpisać 13 wyrazów 5-literowych o poniższych znaczeniach. Litery w oznaczonych kratkach, czytane kolejno rzędami poziomymi, utworzą rozwiązanie.

Znaczenie wyrazów: 1 — krąg nadlotniskowy lub część walki bokserskiej; 2 — podwozie samolotu do lądowania na śniegu; 3 — łeb szybowca lub przeciwieństwo tyłu; 4 — przednia część skrzydła, pokryta sklejką lub blachą; 5 — tylna część skrzydła, służąca do sterowania 6 — drugi kosmonauta radziecki 7 — konstrukcja wysokości 20—70 metrów, służąca do nauczania skoków spadochronowych; 8 — inaczej: sworzeń; 9 — stały wiatr, wiejący ku równikowi; 10 — część układu wylotowego w odrzutowcu; 11 — używa się jej do malowania; 12 — mały koc; 13 — polski przedwojenny specjalista lotów na małych balonach (w tzw. „jumpingu”).

Opracował: **Edward Zytka**

Wśród Czytelników, którzy nadeślą prawidłowe rozwiązania do dnia 15 marca 1964 r., rozlosowane zostaną nagrody w postaci książek o tematyce lotniczej.

Rozwiązania należy nadsyłać pod adresem redakcji — Warszawa 10, ul. Widok 8, **wyłącznie na kartkach pocztowych**, z dopiskiem „Logogryf lotniczy”.

ROZWIĄZANIE „KRZYŻÓWKI LOTNICZEJ”

z n-ru 5 „SP”, z dnia 2 lutego 1964 roku

POZIOMO: 1 — Osaka, 5 — Skawa, 8 — spirala, 11 — basen, 13 — trasa, 15 — Jan Cierniak, 17 — tłok, 18 — Ikar, 19 — „Prusz”, 20 — Hynek, 21 — PIHM, 23 — ośka, 24 — „Ewa”, 25 — „Lis”, 26 — CSA, 27 — skok, 30 — „Fiat”, 32 — nalot, 33 — targi, 34 — Emil, 36 — smar, 37 — wiatromierz, 39 — armie, 40 — „Antek”, 41 — „Akrobat”, 42 — zamek, 43 — okazy.

PIONOWO: 2 — spadochroniarka, 3 — klej, 4 — orzeł, 6 — kark, 7 — wysokościomierz, 9 — pocisk, 10 — Londyn, 12 — naprawianie, 13 — Tadeusz Góra, 14 — etap, 16 — urna, 22 — kil, 27 — ster, 28 — Sołtyk, 29 — kabina, 31 — tory, 35 — motor, 37 — Wise, 38 — znak.

Nagrody w postaci książek o tematyce lotniczej wylosowali: **Leszek Frankiewicz — Mielec, ul. Dzierżyńskiego 1, woj. rzeszowskie; Grzegorz Kowal — Ruda Śląska 6 (Halemba), ul. Grodzka 4/24, woj. kotowickie; Edward Rosłan — Grudziądz 2, ul. M. Reja 6, woj. bydgoskie, Internat Technikum Mechanicznego.**

NAGRODY

DLA UCZESTNIKÓW ANKIETY „REDAGUJ RAZEM Z NAMI”

W dniu 5 lutego wśród uczestników (nadeszło 117 odpowiedzi) naszej ankiety „Redaguj razem z nami” zostały rozlosowane nagrody. Główną nagrodę, **zegarek na rękę**, wylosował **Wincenty Humer — Warszawa, ul. Marszałkowska 9/15 m 37.**

Nagrody w postaci książek lotniczych otrzymują: **Edward Krzypkowski** (Radomsko, ul. Waryńskiego 23(8), **Michał Kłopotowski** (Piotrków Trybunalski, ul. Sulejowska 3(3), **Andrzej Gołębiowski** (Białystok, ul. Nowowarszawska 48(1), **Tadeusz Macander** (Brwinów, ul. Batorego 11), **Zdzisław Relkowski** (Złotniki, p-ta Suchylas, ul. Dworcowa 3(1), **Edmund Czarski** (Wrocław 27), **Witalis Gorczyca** (Nidzica, ul. Limanowskiego 2), **Ryszard Lipiński** (Mrzeżyno Gryfickie, woj. szczecińskie), **Edward Olszowy** (Lubawka, pow. Kamienna Góra, ul. Przyjaciół Żołnierza 1a), **Leon Kopera** (Kamienna Góra, ul. Wysoka 15), **Marian Kwaśnik** (Zbąszyń, pow. Nowy Tomyśl, ul. 17 Stycznia 16), **W. Borek** (Gdańsk 12, Al. Wojska Polskiego 42(5), **Czesław Forycki** (Poznań, ul. Swierkowa 8), **Kazimierz Smiechowski** (Grodziszcze, p-ta Swiebodzin) i **Stanisław Kunac** (LO Włoszczowa, woj. kieleckie).

Ankieta „Redaguj razem z nami” zamieszczona była w numerze 51—52 „Skrzydlatej Polski” z ubiegłego roku. Szersze omówienie wyników ankiety i uwagi naszych Czytelników zamieścimy w najbliższym numerze „SP”. (pj)

POCZTA LOTNICZA

CO OZNACZA „METSZYB”?

Stefan Janiak — Toruń, woj. bydgoskie, Jan Kielaś — Bytom, woj. katowickie oraz Jan Zieliński — Wrocław, proszą o wyjaśnienie co oznacza codziennie nadawany przez Polskie Radio komunikat dla szybownictwa (Metszyb) i jak go odczytać.

Nie jesteśmy w stanie na skromnych łamach „Poczty lotniczej” wyjaśnić dokładnie codziennego komunikatu dla szybownictwa, jaki nadaje Polskie Radio. Przede wszystkim dlatego, że pełny tekst tego klucza z właściwym komentarzem i odpowiednimi przykładami zajmuje pełne dziesięć stron druku (s. 239 — 248) w wydanej w roku 1961 książce inż. Czesława Szczecińskiego pt. „Meteorologia dla wszystkich” (Wydawnictwa Komunikacji i Łączności). Do tej książki odsyłamy więc z konieczności zainteresowanych. Zresztą lektura jej jest konieczna dla tych, którzy chcą poznać nie tylko zjawiska pogodowe, lecz także i w pełni zrozumieć dane zawarte w radiowym komunikacie dla szybownictwa.

Ogólnie wyjaśniamy, że komunikat „Metszyb” przeznaczony jest przede wszystkim dla ośrodków szkolenia szybowcowego, zwłaszcza wyczynowych, a także dla wyczynowych pilotów szybowcowych. Założeniem jego jest informowanie wyżej wymienionych co do możliwości pogody dla wyczynów szybowcowych. Korzystać oczywiście mogą z komunikatu także ci wszyscy, którym nie wystarcza zwykła prognoza radiowa lub telewizyjna. Zaznaczyć należy, że podaje on tylko dane, które mogą być przydatne dla celów szybowcowych. Z radiowego komunikatu „Metszyb” można więc odczytać: datę nadania komunikatu, godzinę opracowania, okres ważności prognozy, określenie obszaru, dla którego ważna jest prognoza, rodzaj zalegającego powietrza, kierunek i prędkość wiatru na różnych wysokościach, w tym wiatru przyziemnego, położenie warstwy atmosfery o równowadze chwiejnej, rodzaj i charakterystykę zachmurzenia, ogólną charakterystykę pogody, minimalną i maksymalną podstawę chmur, rodzaj termiki i rodzaj wznoszeń.

Wszystkie te dane podawane są, jak Wam wiadomo, przy pomocy zespołów liczb (szyfru), które słyszycie właśnie w radio.

KORESPONDUJEMY

Barbara Wąs — Witeradów 152, p-ta i pow. Olkusz, woj. krakowskie pragnie korespondować z kolegami i koleżankami z całej Polski na tematy lotnicze. Sądzimy, że chętnie napisze do niej wielu naszych czytelników.

Ponadto wydaje nam się, że poprzez wymianę swych adresów na łamach „Poczty lotniczej” moglibyśmy umożliwić wymianę listów i lotniczych wiadomości pomiędzy sympatykami i miłośnikami lotnictwa. Co na to nasi czytelnicy? — Oczekujemy listów i adresów.

PROSTUJEMY

Przepraszamy mgr. inż. Borysa Puzeja za pominięcie jego pierwszego tytułu (mgr) w artykule pt. „Działacze samolotowi radzą”, zamieszczonego w numerze 7 „Skrzydlatej” z dnia 16 lutego br.

WYDAWCA: Wydawnictwa Komunikacji i Łączności
Warszawa, ul. Kazimierzowska 52 tel. 45-00-61

„SKRZYDLATA POLSKA”
Tygodnik lotniczy i astronautyczny
Adres redakcji: Warszawa 10, ul. Widok 8. Telefon: 26 88 41

Redaguje Kolegium: Redaktor naczelny — JERZY R. KONIECZNY; sekretarz redakcji — JERZY ZARĘBSKI; T. MALINOWSKI; J. POMIANOWSKI; inż. J. M. WOJCIECHOWSKI
Opracowanie graficzne: STANISŁAW KOPF Redaktor techniczny: IRENA BĄKOWICZ

Cena egz. — 2 zł. Prenumerata: miesięcznie — 8 zł; kwartalnie — 26 zł; półrocznie — 52 zł: rocznie — 104 zł. Prenumeratę indywidualną przyjmują wszystkie urzędy pocztowe i listonosze. Zamówienia ze zleceniem wysyłki za granicę przyjmuje — Przedsiębiorstwo Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch” — Warszawa ul. Wronia 23, nr konta PKO 1-6-100024, nr telefonu 303857. Prenumeratę zgłoszoną do dnia 15 danego miesiąca, PKWZ „Ruch” rozpoczyna realizować z dniem 1 następnego miesiąca. Cena prenumeraty na zagranicę jest o 40% droższa od ceny podanej wyżej. Przedruk dozwolony tylko za podaniem źródła. Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. Cena ogłoszeń w tekście w wymiarach do 50 cm² — zł 10,50 za 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wyd. Kom. i Łącz. Warszawa, Kazimierzowska 52. Druk. Zakłady Graficzne Dom Słowa Polskiego — Warszawa. ul. Miedziana.
PODPISANO DO DRUKU 28. II. 1964 r. Zam. 1339 Z-5

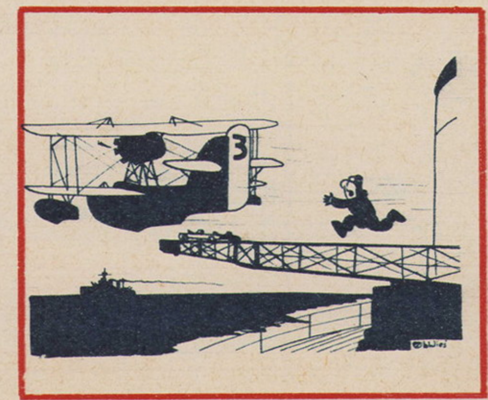
SKRZYDLATA POLSKA

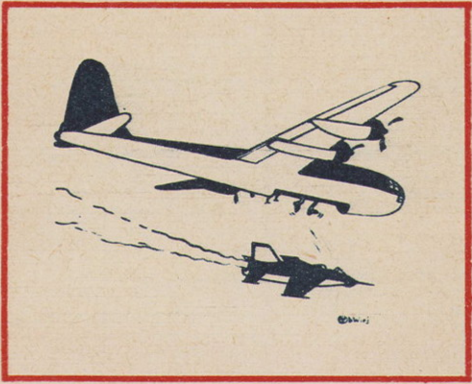
RAKIETĄ PO ŚWIECIE

ŚMIGŁOWCE NIOSĄ RATUNEK

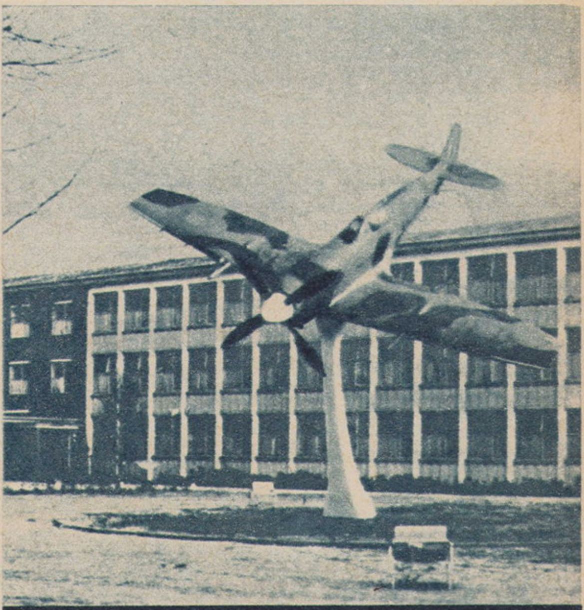


Smigłowiec „Alouette III' górskiej służby ratowniczej w Alpach opuszcza do niedostępnej rozpadliny ratownika, w celu niesienia pomocy rannemu turyście.





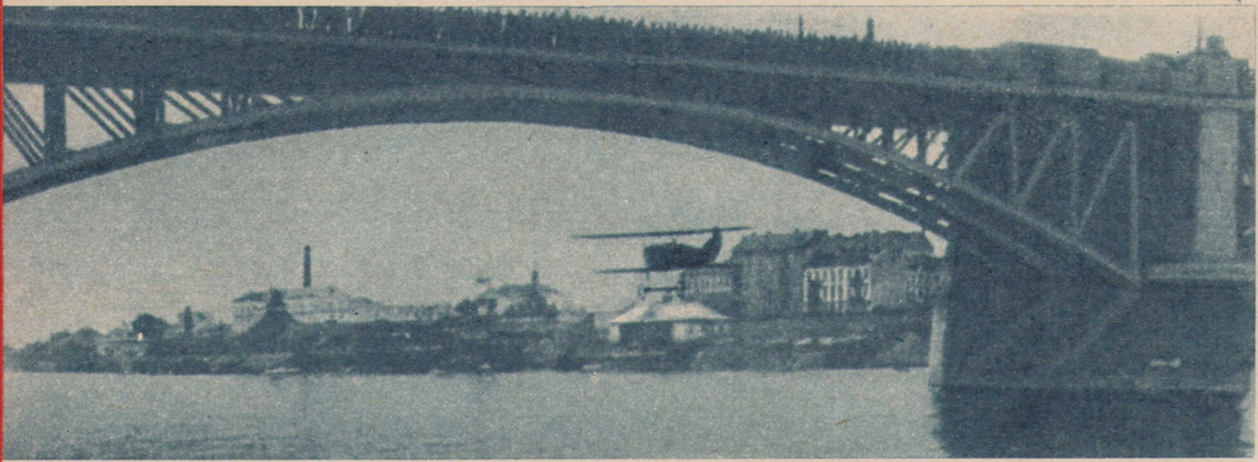
ORYGINALNY POMNIK



W holenderskiej bazie lotniczej Eindhoven ustawiono na postumencie oryginalnego „Spitfire'a" z czasów ostatniej wojny, jako pomnik ku czci lotników. „Spitfire" ten brał udział w inwazji Aliantów na Nomandię.

Foto: „The Illustrated London News"

PRZED 39 LATY



W czasie Święta Wisły, jakie odbywało się w Warszawie w 1925 roku, pilot W. Prosiński przeleciał na dwupłatowym samolocie Fokker pod środkowym przęsłem mostu im. Księcia Poniatowskiego. Ech, czasy...

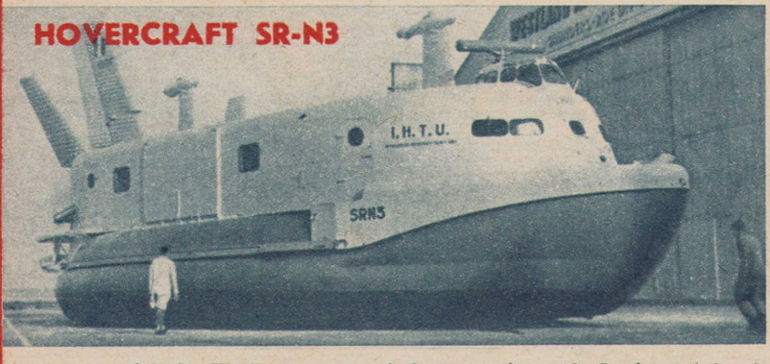
WALENTYNA I JURIJ



Będąc w Meksyku, pierwsza kosmonautka świata Wala Tierieszkowa wzięła udział w kongresie FAI. Razem z nią był pierwszy kosmonauta świata Jurij Gagarin. Oto dzielna dwójka w w czasie obrad.

Foto: „Avia" (2)

HOVERCRAFT SR-N3



Zakłady angielskie Westland wyspecjalizowały się w budowie potężnych „poduszkowców". Oto ostatni z serii „Hovercraft'ów" — SR-N3, ważący 37,5 tony i zabierający 150 pasażerów. Pojazdy tego rodzaju mają dużą przyszłość w komunikacji przybrzeżnej. ***Foto: „Airevue"***

ODRZUTOWIEC I PTAK

Za chwilę potężny odrzutowiec południowo-afrykańskich linii lotniczych rozpocznie kołowanie na pas startowy. Tak, ale... co to za olbrzymi ptak stanął przed silnikami? Pewnie trzeba będzie przerwać kołowanie. O wypadek nietrudno.

